



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>



Informazioni su questo libro

Si tratta della copia digitale di un libro che per generazioni è stato conservata negli scaffali di una biblioteca prima di essere digitalizzato da Google nell'ambito del progetto volto a rendere disponibili online i libri di tutto il mondo.

Ha sopravvissuto abbastanza per non essere più protetto dai diritti di copyright e diventare di pubblico dominio. Un libro di pubblico dominio è un libro che non è mai stato protetto dal copyright o i cui termini legali di copyright sono scaduti. La classificazione di un libro come di pubblico dominio può variare da paese a paese. I libri di pubblico dominio sono l'anello di congiunzione con il passato, rappresentano un patrimonio storico, culturale e di conoscenza spesso difficile da scoprire.

Commenti, note e altre annotazioni a margine presenti nel volume originale compariranno in questo file, come testimonianza del lungo viaggio percorso dal libro, dall'editore originale alla biblioteca, per giungere fino a te.

Linee guide per l'utilizzo

Google è orgoglioso di essere il partner delle biblioteche per digitalizzare i materiali di pubblico dominio e renderli universalmente disponibili. I libri di pubblico dominio appartengono al pubblico e noi ne siamo solamente i custodi. Tuttavia questo lavoro è oneroso, pertanto, per poter continuare ad offrire questo servizio abbiamo preso alcune iniziative per impedire l'utilizzo illecito da parte di soggetti commerciali, compresa l'imposizione di restrizioni sull'invio di query automatizzate.

Inoltre ti chiediamo di:

- + *Non fare un uso commerciale di questi file* Abbiamo concepito Google Ricerca Libri per l'uso da parte dei singoli utenti privati e ti chiediamo di utilizzare questi file per uso personale e non a fini commerciali.
- + *Non inviare query automatizzate* Non inviare a Google query automatizzate di alcun tipo. Se stai effettuando delle ricerche nel campo della traduzione automatica, del riconoscimento ottico dei caratteri (OCR) o in altri campi dove necessiti di utilizzare grandi quantità di testo, ti invitiamo a contattarci. Incoraggiamo l'uso dei materiali di pubblico dominio per questi scopi e potremmo esserti di aiuto.
- + *Conserva la filigrana* La "filigrana" (watermark) di Google che compare in ciascun file è essenziale per informare gli utenti su questo progetto e aiutarli a trovare materiali aggiuntivi tramite Google Ricerca Libri. Non rimuoverla.
- + *Fanne un uso legale* Indipendentemente dall'utilizzo che ne farai, ricordati che è tua responsabilità accertarti di farne un uso legale. Non dare per scontato che, poiché un libro è di pubblico dominio per gli utenti degli Stati Uniti, sia di pubblico dominio anche per gli utenti di altri paesi. I criteri che stabiliscono se un libro è protetto da copyright variano da Paese a Paese e non possiamo offrire indicazioni se un determinato uso del libro è consentito. Non dare per scontato che poiché un libro compare in Google Ricerca Libri ciò significhi che può essere utilizzato in qualsiasi modo e in qualsiasi Paese del mondo. Le sanzioni per le violazioni del copyright possono essere molto severe.

Informazioni su Google Ricerca Libri

La missione di Google è organizzare le informazioni a livello mondiale e renderle universalmente accessibili e fruibili. Google Ricerca Libri aiuta i lettori a scoprire i libri di tutto il mondo e consente ad autori ed editori di raggiungere un pubblico più ampio. Puoi effettuare una ricerca sul Web nell'intero testo di questo libro da <http://books.google.com>

DISCORSI PARLAMENTARI

DI

AGOSTINO DEPRETIS.

DISCORSI PARLAMENTARI

DI

AGOSTINO DEPRETIS

RACCOLTI E PUBBLICATI

PER DELIBERAZIONE

DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

—
VOLUME TERZO
—

ROMA

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

(Stabilimenti del Fibreno)

—
1890.

KCg

Det 552.9.

4.43

v.3

PARLAMENTO ITALIANO.

VII LEGISLATURA — SESSIONE 1860.

Convalidamento delle elezioni — Giuramento ed opzione

Eletto nei Collegi di Broni, IV di Milano, Stradella e Chiari, tali elezioni furono dalla Camera convalidate nelle sedute del 12 e del 16 maggio 1860.

Nella seduta del 21 maggio l'onorevole Depretis prestò giuramento ed in quella del 25 optò pel Collegio di Stradella.

Unificazione legislativa

Il ministro dell'interno Luigi Carlo Farini presentò il 16 maggio 1860 alla Camera dei Deputati un disegno di legge inteso ad istituire una sezione temporanea presso il Consiglio di Stato per lo studio della legislazione del nuovo regno, in seguito alla unione dell'Emilia e della Toscana. — Esaminato dalla Commissione composta dei deputati Mari, Tegas, La Farina, Brunet, Mazza, Depretis, Galeotti, Tecchio e Minghetti, quest'ultimo riferì il 5 giugno 1860 proponendo invece della sezione la istituzione presso il Consiglio di Stato di una Commissione straordinaria e temporanea, come più adatta allo scopo voluto.

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta dell'8 giugno 1860.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LANZA.

Discorso dell'onorevole Depretis nella discussione generale :

ILO APPARTENGO alla minoranza della Commissione, e vorrei quindi spiegare in brevissime parole le ragioni del mio dissenso cogli onorevoli miei colleghi e col signor ministro. Alla mia volta debbo rendere al signor ministro la stessa testimonianza che ha reso l'onorevole mio collega il deputato Galeotti.

L'onorevole ministro venne in seno della Commissione, spiegò il suo disegno, e lasciò facoltà libera alla Commissione di modificare il primitivo progetto.

Il male si è che la Commissione non ha potuto intendersi nell'usare di questa facoltà che le veniva accordata dal signor ministro, ed io credo che non sono stato d'accordo co' miei colleghi, perchè essi non vollero essere altrettanto ministeriali come questa volta ho voluto esserlo io.

La questione consiste tutta nel lasciare maggiore o minore libertà al ministro dell'interno nel disporre di una somma che si vuole stanziare nel bilancio dello Stato.

Io lodo il divisamento del Governo di circondarsi di uomini illuminati, dotti e competenti nei diversi rami della legislazione che è in vigore nelle diverse provincie del regno; lodo il disegno del Ministero di valersi dei lumi e della dottrina dei cittadini più illustri e di riunirli in speciali Commissioni, e di affidar loro l'esame dei progetti di legge che il Ministero deve poi presentare alla discussione del Parlamento al riaprirsi della Sessione.

È vero che per l'addietro anche materie gravissime e difficili, senza che il Governo ricorresse all'aiuto di speciali Commissioni, progetti di legge importantissimi sono stati allestiti e presentati alla sanzione del Parlamento.

Noterò, a cagion d'esempio, la riforma economica che costituisce una delle più luminose riforme compite nel regno subalpino; essa è stata compiuta dal Governo e dal Parlamento senza che ricorresse all'aiuto di Commissioni speciali.

Il Governo ha a sua disposizione i numerosi impiegati dello Stato, può scegliere fra i molti benemeriti funzionari, e trovare uomini che per esperienza, per ingegno e per dottrina gli siano di aiuto nel compimento del suo difficile mandato.

Non nascondo però che nelle condizioni tanto straordinarie in cui trovasi lo Stato, mentre vediamo le diverse parti della legislazione diverse nelle diverse parti del regno e da provincia a provincia, lo studio di questa svariata e multiforme legislazione, le indagini che bisogna fare, le inchie-

L'onorevole Depretis, rispondendo alle spiegazioni dell'onorevole ministro dell'interno, presenta un controprogetto:

Io dirò brevissime parole per dichiarare alla Camera che le spiegazioni date dall'onorevole ministro, anzichè cambiare il mio parere, mi confermano maggiormente nella primitiva determinazione. Io veggo che il suo disegno è di valersi principalmente del Consiglio di Stato e di una Commissione istituita per esservi più o meno connessa, per procedere alla formazione ed all'esame di leggi importantissime.

Mi spiace, ma io vedo riconfermati i miei dubbi con la estensione che si viene a dare alla ingerenza del Consiglio di Stato ed alle sue attribuzioni. I timori che ho manifestati ho detto che erano forse solamente scrupoli, ma ora non esito a dire che sono aumentati in forza delle stesse dichiarazioni del ministro; spiace mi perciò di non potere dipartirmi da quello che io credo il miglior partito, cioè di lasciare al Ministero la facoltà di scegliere le persone che esso giudica le più competenti per esaminare i progetti di legge, di scegliere una parte di esse anche, se lo crede, nel Consiglio di Stato, ma di conservare tutta intiera ed effettiva la responsabilità del lavoro legislativo, sul quale deve pronunciare il Parlamento.

Risponderò anche una parola all'onorevole Mari, il quale rettificava una mia frase, con la quale diceva che il signor ministro ci aveva lasciato amplissima facoltà. Veramente la mia frase era forse troppo generica, ed io accetto la rettificazione. Il signor ministro, me lo rammento, aveva manifestato il desiderio che il nesso col Consiglio di Stato si conservasse: ma, siccome io aveva veduto che l'onorevole ministro si era arreso in molte altre parti alla Commissione abbandonando il suo progetto, non disperava, insi-

Danni di guerra

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 22 giugno 1860.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LANZA.

L'onorevole Depretis svolge un'interpellanza al presidente del Consiglio, conte di Cavour, circa alcuni provvedimenti che crede necessari per venire in aiuto ai cittadini ed ai comuni danneggiati dalla guerra per l'indipendenza:

DEBBO chiamare l'attenzione della Camera e del Ministero sopra un doloroso argomento: sui danni cagionati ai privati ed ai comuni nella guerra dell'indipendenza. È appena trascorso un mese che fu oggetto d'interpellanza e di discussione in questa Camera; io però non intendo di nuovamente discutere questa, a mio senso, gravissima controversia: il mio compito si limita a chiedere al Ministero alcuni provvedimenti che mi paiono urgenti e necessari, e ne' quali mi pare che il Ministero e la Camera possano consentire.

Per essere breve, esporrò i miei desiderii, narrando e riassumendo in pochissime parole una lunga e svariata sequela di fatti. Sono fatti noti a tutti, ma che gioverà rammentare.

Sul principio dell'anno scorso l'Austria radunava le forze del suo vasto impero nella Lombardia; forniva le provvigioni delle truppe e de' suoi magazzini con le requisizioni

giova notarlo, non solo servirono all' Austria per nutrire le sue truppe, non solo per soddisfare il lusso ed il capriccio dei suoi condottieri, ma anche per colmare i vasti magazzini, che poi dovette abbandonare in gran parte intatti alle vittoriose truppe alleate.

Queste requisizioni le si facevano col mezzo dell'autorità comunale il più spesso, qualche volta col mezzo di bande staccate, le quali, penetrando nei villaggi indifesi, taglieggiavano senza norma e senza freno gli inermi cittadini.

Per prepararsi una nuova e più avanzata base alle operazioni del suo esercito, e per assicurare al bisogno la ritirata, l' Austria, che aveva fortificato Pavia e ampliato le fortificazioni di Piacenza, tosto che passò le frontiere, estese ed ampliò i suoi trinceramenti, e mano mano che si avanzava ne erigeva dei nuovi, devastando e distruggendo le private proprietà.

Nelle vicinanze di Pavia, per esempio, a complemento delle fortificazioni poco prima innalzate, costruì dei forti che si estendevano ampiamente nella provincia di Lomellina, e per di più costruì una vastissima testa di ponte sulla destra sponda del Po, oltre la foce del Ticino; era anzi un vasto campo trincerato, pel quale si distrusse gran parte di un comune, abbattendo alberi di cui si valse per formare steccati e cingere ridotti, atterrando case, e valendosi dei materiali per selciare le strade di comunicazione interna de' suoi forti, per modo che, quando questo trinceramento fu compiuto, nessuno conosceva che vi fosse stata una ubertosa pianura, ricchissima di piante e sparsa di molte abitazioni.

Le requisizioni poi, le depredazioni, le devastazioni e le vessazioni austriache erano, come tutti sanno, accompagnate dalle minacce di ferro e fuoco; e la popolazione inerme si manteneva sottomessa cogli ostaggi, cogli arresti e, tutti lo rammentiamo con dolore, anche in qualche caso con le fucilazioni. Il nostro esercito, dichiarata la guerra,

la questione si sarebbe decisa nel Parlamento. Il che, se non erro, voleva significare che il Governo aveva intenzione di proporre al Parlamento un compenso a favore dei danneggiati, o di provocare una decisione su questa gravissima controversia, o, quanto meno, di rimanersi neutrale, lasciando che il Parlamento decidesse questa gravissima questione, secondo che avrebbe creduto meglio conforme agli interessi dello Stato. Se non che, o signori, un mese fa, in occasione dell'interpellanza mossa dall'onorevole deputato Ara, il signor presidente del Consiglio manifestò un'opinione affatto contraria a quella che io credo ammessa dall'universale, e venne così a distruggere, se dovesse prevalere, tutte le speranze che si erano concepite.

Mi permetta il signor presidente del Consiglio ch'io gli dica francamente che quella sua dichiarazione ha prodotto una sensazione dolorosissima in moltissime parti del regno. Quanto a me ho detto che non voglio rientrare in questa discussione, e certo non mancherò alla mia parola: non posso tuttavia trattenermi dal manifestare quale sia la mia opinione. Mi spiace di dover dichiarare che la mia opinione è affatto contraria a quella dell'onorevole signor presidente del Consiglio.

Io credo che sia massima utile in politica e conforme a giustizia che la nazione sia tenuta solidale per sopportare i danni cagionati dalla guerra dell'indipendenza. So che vi sono uomini esimii ed illustri pubblicisti che sostengono una diversa sentenza e la cui autorità viene in appoggio all'autorità del signor presidente del Consiglio, ma ve ne sono anche altri che sostengono il contrario. Non voglio entrare, lo ripeto, in questa questione: dico solo che molti dei principii del vecchio diritto pubblico europeo si sono trasformati e riformati e mutati, e molti debbono ancora trasformarsi e riformarsi e mutarsi sotto la corrente innovatrice della civiltà e del progresso umano; e credo che nella coscienza pubblica il diritto di cui si ragiona ha già subito questa benefica trasformazione.

parola o di ragionamenti da far prevalere nelle circostanze attuali la mia opinione, anche coll'aiuto di parecchi miei onorevoli colleghi che meco la professano, e che l'avrebbero assai meglio di me propugnata, a fronte di quella del presidente del Consiglio dei ministri, il quale avrebbe certamente ripetuto il suo argomento sulla convenienza politica, e ne avrebbe aggiunti degli altri forse più gravi, più concludenti e più decisivi: tale sarebbe quello, col quale, ragionando sulle condizioni attuali d'Italia, ci avesse detto che lo Stato ha bisogno di conservare integro ed invulnerato il pubblico credito, e che s'incorrerebbe nel pericolo di diminuire alcuna delle risorse materiali dello Stato, che, innanzitutto, debbono essere sacre a quello scopo a cui tutti miriamo. E questi argomenti, signori, presentati dall'onorevole presidente del Consiglio con quegli altri, che egli sa troppo bene trattare nelle discussioni parlamentari, avrebbero, io lo temo, indotto la Camera piuttosto nella sua che nella mia opinione.

A fronte di queste dubbiezze, e malgrado credessi, come credo, giustissima la mia opinione, io, pensando che vi sono dei provvedimenti urgenti i quali non possono differirsi, che vi sono dei mali che esigono un rimedio pronto ed efficace, che a questi è d'uopo innanzitutto provvedere, e che vi sono provvedimenti i quali non contrastano all'opinione del Ministero, e che pure possono riuscire ad ottenere quello stesso intento di riparare, se non in tutto, almeno in gran parte ai danni cagionati dalla guerra, ai quali provvedimenti diversi avendo ferma speranza che il Ministero non sarebbe alieno dall'acconsentire; allora, purchè non mi fosse tolta la facoltà di sollevare nuovamente in questa Camera una tale discussione, purchè la mia opinione rimanesse invulnerata e salvo il diritto e viva la speranza di poterla in altre circostanze più felicemente e più sicuramente propugnare, io non ho esitato a rimandare ad epoca più opportuna una proposta che sia in tutto alle mie opinioni conforme.

Io credo che questo è un provvedimento di umanità e che perciò deve star sopra ad ogni vecchia massima di diritto, ad ogni argomento di convenienza politica; è un provvedimento che esige una pronta attuazione, e che non può esser respinto dal Parlamento, il quale rappresenta l'Italia: il privilegio dei provvedimenti inumani lasciatelo, o signori, all'Austria, al governo dei preti ed al Borbone di Napoli. (*Movimento*)

L'Italia non può praticare che una politica generosa, poichè politica italiana vuol dire risorgimento, indipendenza, giustizia per le nazioni, umanità nella convivenza sociale.

In alcuni comuni, nella massima parte credo, le requisizioni di guerra furono distribuite sotto l'impero bensì della podestà militare austriaca, ma distribuite dai municipi, e la distribuzione fu fatta come meglio si poteva fare in quei momenti, giacchè il precetto austriaco, quando una requisizione era domandata, non era già di farla presto, ma di farla subito; se no, le consuete minaccie.

Le requisizioni si facevano spesso pigliando le cose dove si trovavano, talora dove erano più vicine; quindi la distribuzione fu regolata senza una norma fissa dai comuni e senza equità nella ripartizione. Perciò i reclami sono numerosi ed aumenteranno anche grandemente se i comuni non trovano modo di soddisfare coloro che hanno, dietro richiesta, fornite le requisizioni.

Molte liti sono già iniziate tra i municipi e coloro che riceveranno ordini per le diverse somministrazioni: queste liti possono diventare numerosissime e l'amministrazione municipale essere turbata e sconvolta. L'unico spediente è quello di trovar modo di procacciare ai comuni, e prontamente, dei mutui a modico interesse e a lunghe scadenze.

Potrebbe provvedere a questo bisogno la Cassa dei depositi e dei prestiti, che per suo istituto può far mutui ai comuni. Ma la Cassa dei prestiti e dei depositi bisogna che dal Go-

Io ho fiducia che questo progetto incontrerà anche l'aggradimento del signor ministro. Nessuno degl'inconvenienti da lui indicati e temuti s'incontrano in questo progetto, e quindi spero che sarà dal Ministero nel limite delle sue attribuzioni validamente promosso.

Le provincie sono libere d'accondiscendere a quest'associazione, e di aderire a questo disegno che le fa solidali in faccia ai pericoli della guerra; ma io credo che questo progetto è un appello al loro patriottismo, ai loro sentimenti di concordia, di fratellanza e d'unione, e credo non sarà fatto invano.

Riassumendomi, o signori, io invito il signor ministro a voler dichiarare quali fra i danni, di cui io credo aver dato notizia nelle loro variate specie, egli creda che debbano essere ritenuti a carico dello Stato; interpello il signor ministro onde voglia dirmi se egli è disposto a stanziare nel bilancio dello Stato una somma per sussidiare quelli tra i danneggiati nella guerra dell'indipendenza che possono reputarsi poveri; chieggo se il Ministero crede opportuno di venire in sussidio ai comuni danneggiati, mettendo la Cassa dei depositi in istato di soddisfare alle domande di mutui ad eque condizioni e a lunghe scadenze; chiederei infine al signor ministro se egli sarebbe disposto ad appoggiare il progetto d'associazione delle provincie, il quale farebbe sì che una provincia fosse solidaria delle altre, entro certi limiti, pei danni che sono stati arrecati nell'ultima guerra dell'indipendenza, e sarebbero associate per quelli che potrebbero ancora verificarsi.

Io credo che con questo provvedimento non si farebbero già tacere tutti i reclami, no; anzi credo che alcuni di questi reclami potranno venire, in tempi più o meno prossimi, davanti a questo Parlamento, ma credo che se ne farebbero tacere molti; nella condizione in cui ci troviamo, cioè sul finire della Sessione, è anche valutabile il vantaggio di evitare una discussione che è difficile e che potrebbe anche essere irritante.

si sarebbe cioè impegnato ad indennizzare le occupazioni fatte *regolarmente*.

Prego l'onorevole presidente del Consiglio dei ministri a riflettere che dov'è il Governo austriaco la regolarità non è di diritto comune (*Ilarità e segni d'assenso*), e che pare invece sia di diritto comune l'arbitrio. Bisognerebbe adunque che la sua parola fosse intesa con una certa latitudine, ed applicata con un'interpretazione larghissima a favore dei danneggiati.

Per ultimo, prendendo atto delle sue dichiarazioni, e accontentandomene pel momento, crederei, per evitare altre discussioni, altre interpellanze, di muovere una preghiera al Ministero, ed è questa: i provvedimenti che il Governo vuol fare li faccia presto; i danneggiati reclamano da lungo tempo; far presto vuol dire far di più; in questo caso vuol dire far meglio; se il Governo farà presto, farà sentire il beneficio, quantunque limitato, che con questo provvedimento temporario si viene a procurare ai danneggiati dalla guerra. (*Braro! Bene!*)

Ed in appresso soggiunge:

MI SPIACE dover accennare ad una dimenticanza fatta dal signor ministro nella sua risposta. Fra i provvedimenti adottati dal Governo all'aprirsi della guerra eravi quello che ordinava di tagliare le comunicazioni sui fiumi e di affondare le barche, le quali sono talvolta il patrimonio di alcune povere famiglie. Queste avrebbero doppio titolo di essere indennizzate; ma amerei che il signor presidente del Consiglio volesse esprimersi anche a questo riguardo.

Ammissa la massima che i danni cagionati per ordine del Governo allo scopo di difendere il paese, come pel caso delle inondazioni, debbano essere risarciti, non si potrebbe senza

**Facoltà al Governo di accettare e stabilire con decreto reale
l'annessione allo Stato di nuove provincie italiane**

Presentato alla Camera dei Deputati dal conte di Cavour, presidente del Consiglio, il 2 ottobre 1860, questo disegno di legge fu esaminato dalla Commissione composta dei deputati Martinelli, Giorgini, Bon-Compagni, Pasini, Mancini, Sella Quintino, Audinot, Tecchio e Andreucci che ne riferì il 6 ottobre stesso. — La discussione su questo disegno di legge, cominciata nella seduta dell'8 ottobre, continuò nelle tornate 9, 10, 11 ottobre.

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta dell' 11 ottobre 1860.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LANZA.

Discorso pronunziato dall'onorevole Depretis nella discussione generale, in risposta all'onorevole La Farina sulle condizioni della Sicilia:

DIRÒ francamente alla Camera che non era mia intenzione di prendere la parola se non per dichiarare il mio voto favorevole al progetto di legge, ed esprimerne brevemente i motivi. E vi avrei anche volentieri rinunciato: se non che ieri l'onorevole deputato La Farina avendo parlato lungamente della Sicilia e delle sue condizioni, crederei mancare al debito mio, mancare alla Camera, se non chiedessi la parola sopra un argomento che sino ad un certo punto posso considerare personale.

mai, ne siam certi, nè in Italia, nè in Europa, nè in luogo alcuno in cui si onori la virtù e il patriottismo, non pronuncieranno mai, dico, il nome di Giuseppe Garibaldi senza profonda venerazione. (*Vivi segni di approvazione*)

Lasciando in disparte il glorioso dittatore, l'onorevole deputato La Farina si mostrò inclinato a fare una specie di ecatombe del suo Governo di Sicilia.

Non ho ben capito se mai egli abbia intenzione di comprendere anche me, che parlo in questa Camera, tra le vittime espiatrici...

La Farina. No! no!

Depretis. Io lo posso assicurare, come assicuro la Camera, che mi crederà facilmente, che certo non sarà per me invocato il nome di Giuseppe Garibaldi per coprire la mia responsabilità. No, o signori, la responsabilità de' miei atti, qualunque sia stata la mia posizione, io la sosterrò sempre intera, e mai andrò a ripararmi all'ombra del grande uomo che governa per il bene d'Italia i popoli delle Due Sicilie.

L'onorevole La Farina pronunciò nobili parole; egli disse che in questa grande questione spariscono le persone. Ho fatto plauso con tutto il cuore a questi detti. Sì, o signori, in questa grande questione, quando si tratta di far l'Italia, spariscano le persone, siano sopiti i rancori, dimenticate le offese, sia umiliato il nostro orgoglio, perisca, se occorre, la nostra memoria, purchè l'Italia sia fatta, purchè il nostro dovere sia compiuto. (*Applausi*)

Consentirò ancora una volta, quantunque possa essere l'ultima, coll'onorevole La Farina quando ei dice che le cose di Sicilia non sono ben conosciute. È vero, signori, ho potuto convincermene a Palermo, leggendo i giornali del continente, dove, troppe volte le cose della Sicilia venivano stoltamente giudicate. E sono addolorato di dovere alla mia volta soggiungere che le voci che partirono dalla Sicilia, e che dovevano meritare fede, non furono all'incontro ascoltate.

creare una forza pubblica. La gendarmeria era napoletana; le compagnie d'armi comandate da aderenti al Governo. Ora dovete pensare che un solo gendarme napoletano non rimase vivo in Sicilia. (*Sensazione*)

Compiuta la rivoluzione, non credo che ce ne rimanesse un solo; così tutti gli agenti della sicurezza pubblica scomparvero.

Aggiungete che il Governo fece, come al solito, il funesto dono alla Sicilia di tutti i forzati, di tutti i reclusi e condannati, ai quali ognuno può credere che si aggiunsero gli elementi di disordine che sempre debbono esservi in un paese pessimamente amministrato.

Allontanandosi i Borboni, partirono devastando cogli incendi e col saccheggio non risparmiando gli averi ed il sangue dei cittadini.

Le cose sarebbero già discretamente difficili in un paese come quello che io descrivo; ed io credo che la verità della descrizione non mi verrà contraddetta. Ma queste difficoltà si accrebbero grandemente quando in questo paese si doveva nel tempo stesso combattere la guerra della libertà.

Notate, o signori, che in Sicilia eravi l'amministrazione delle finanze, dell'interno, dei lavori pubblici, della giustizia, ma non l'amministrazione della guerra, della marina e degli affari esteri. Questi dicasteri erano a Napoli. Per la guerra e la marina tutto dovette crearsi dal nulla, e l'amministrazione doveva applicarsi ad un esercito di volontari che si formava d'improvviso e correva nel luogo dove si doveva combattere.

L'amministrazione, non giova tacerlo, era difficile, poichè gli uomini di buona volontà abbondano, ma gli uomini che abbiano ingegno e pratica si trovano di rado nei servizi pubblici.

In questa posizione, il primo di tutti i doveri, e lo dico francamente, il più sacro di tutti i doveri di chi presiedeva all'amministrazione della Sicilia era quello di provvedere

vigore la legge borbonica; la rivoluzione del 1860 la dichiarò abolita nuovamente.

Le norme che reggono i municipi saranno, lo ripeto, difettose, ma i municipi esistono e funzionano. Io non voglio dire nemmeno che siano tutti ben composti, nè che la legge sia buona. Anzi, appunto perchè la legge non era buona, il Governo ha pensato subito a farne una, ed ha promulgato la legge comunale che governa le provincie settentrionali d'Italia; e qui, posso dirlo francamente alla Camera, stante la sua ottima circoscrizione, la Sicilia può ricevere benissimo il sistema comunale che si è introdotto nelle parti superiori dell'Italia.

La legge sul Consiglio di Stato, la legge provinciale e comunale, e le altre leggi che ne sono il complemento, vi furono promulgate, ed in ottobre dovevano comporsi, giusta le previsioni, le nuove amministrazioni comunali e provinciali.

Non parlerò dei provvedimenti minori; non è caso d'intrattenervi degli atti dell'amministrazione. Accennerò solo al codice penale militare ed alla sicurezza pubblica, intorno alla quale furono pubblicate le leggi vigenti nell'Italia superiore.

La sicurezza pubblica dopo la guerra era il primo bisogno, e dal mio arrivo in Sicilia migliorò non poco. Però per fare qualche cosa di utile e presto, bisognava avere un nucleo di forza sicura e disciplinata, intorno alla quale radunare un corpo di gendarmeria.

Questo nucleo non si potè avere. Il Governo di Sicilia fece molti sforzi per avere dei carabinieri; non fu possibile averne. Basta il dire che in quaranta giorni, facendo molta diligenza, si riuscì ad averne dal continente appena dieci; e trattasi di un paese che conta due milioni e mezzo di abitanti! Capite che è poca cosa. (*Si ride*)

Non ho d'uopo ricordare, o signori, ciò che è noto a tutti, che fra i primi atti fu la pubblicazione dello Statuto e della

Cavour, presidente del Consiglio. Era necessario.

Depretis. Il signor conte di Cavour mi dice di sì; anche noi nel 1848 abbiamo provato un prestito volontario, ma non riuscì.

Cavour, presidente del Consiglio. Ma riuscì l'obbligatorio!...

Depretis. Ma per venire al prestito forzoso, io noterò al conte di Cavour che bisognava mettersi in una strada, nella quale io non so se il signor di Cavour sarebbe stato disposto a seguirmi; bisognava adottare un ordine di idee e di provvedimenti che avrebbero messo e fatto conoscere la Sicilia all'Europa come in preda permanentemente alla rivoluzione.

Ora, senza una estrema necessità, ho sempre creduto, e credo che ancora non fosse nè utile, nè conveniente di dimostrare all'Europa che la Sicilia continuava indefinitamente a governarsi con la rivoluzione.

In fin dei conti, o signori, l'amministrazione del 1848, che l'onorevole La Farina citava con lode, sarà stata ottima; in fatto che cosa produsse?

Essa ricondusse i Borboni a Palermo: essa lasciò un grave debito, che rimase dodici anni senza essere pagato: ma io son lontano dall'accusarla.

La rivoluzione del 1860, quantunque con mezzi insufficienti alla grand'opera, riescì a far libera la Sicilia, e condusse il generale Garibaldi nelle mura di Napoli, libera dal Borbone per sempre!

Io non dirò che a questo splendido risultato abbiano contribuito coloro che governarono la Sicilia. La riescita della grande impresa devesi al generale Garibaldi ed ai valorosi che lo hanno accompagnato nel glorioso cammino; ma dico che quando si ottengono dei risultati così luminosi, quando con sì piccoli mezzi si libera tanta e sì nobile parte d'Italia, si può essere meno severi nel portar giudizio sui diversi atti di una difficile amministrazione. Ma ad ogni modo qui

sicuro, con un po' di tempo l'amministrazione tutta dell'isola sarebbesi riordinata.

Non prolungherò ulteriormente col mio discorso questa discussione; farò una sola osservazione ancora.

Io non posso accettare senza riserva e spiegazione l'asserzione che il Governo delle Due Sicilie sia un Governo di rivoluzione. Nel fatto l'Italia crederà il generale Garibaldi il più grande annessionista che mai vi sia stato; l'annessione di mezza Italia possiamo considerarla opera sua. Ma come va che la rivoluzione mette sulla sua bandiera le parole *Italia e Vittorio Emanuele*? Come concepite la rivoluzione che non muta le istituzioni, anzi le proclama e le porta in mezzo ai popoli insorti?

Le istituzioni italiane sono proclamate a Napoli e Palermo, e voi dite questo un Governo di rivoluzione? No: il dittatore delle Due Sicilie non è rivoluzionario, è liberatore e riformatore.

Chi è quest'uomo? Che principio rappresenta? Come potè compiere questa grande e mirabile impresa?

Egli rappresenta un concetto; tutta la sua vita lo rappresenta: il riscatto dei popoli, la giustizia, il diritto nazionale, l'unità d'Italia. Se volete chiamarlo rivoluzione, chiamatelo; ma sarà la rivoluzione disciplinata, ordinata a un fine santissimo, al fine di liberare l'Italia, al fine di unificarla, a un fine d'ordine e di libertà.

Osservate, o signori, il suo campo. Voi vedete padri di famiglia che occupano una posizione distinta, sovraccarichi d'affari, abbandonare la casa, la famiglia, gli affari, vestire l'uniforme del soldato, andare a combattere con Garibaldi; vedete giovani appartenenti a famiglie distintissime, patrizie, abbandonare gli agi, vestire l'abito del soldato e andare a fianco del popolano a combattere con Garibaldi; tutte le professioni, tutte le arti, tutti i paesi, tutti i partiti politici, meno i reazionari; sì, tutti i partiti; conosco soldati nei gradi superiori i più distinti, e che sono uomini d'opinione

Io chiuderò il mio discorso facendo voti perchè il paese sia rallegtrato dalla notizia che la Camera in questa gravissima questione fu unanime nel suo voto. Il paese, io credo, accetterà il voto unanime della Camera come un preludio sicuro della concordia nazionale e della proclamazione dell'Italia una. (*Segni generali di approvazione*)

Questo disegno di legge fu approvato dalla Camera dei Deputati l'11 ottobre (Voti favorevoli 290, contrari 6) e dal Senato del Regno il 16 ottobre 1860.

(Legge 8 dicembre 1860, n. 4497).

Chi ha avuto qualche pratica nelle cose di Lombardia ha potuto vedere che vi sono numerose subaste di beni, perchè i contribuenti non poterono sopperire alle imposte. Le Opere pie avevano assicurati i loro fondi dati a mutuo sopra beni stabili: i beni ipotecati perdettero il valore cauzionale, e l'ipoteca divenne insufficiente.

Le cause del male, le sue origini, la sua intensità, tutto è conosciuto.

Per fenomeni naturali in alcuni luoghi le imposte divennero insopportabili, anche com'erano avanti che fossero aumentate, perchè sopravvenne la crittogama, la malattia dei filugelli, e le condizioni della produzione cambiarono: la materia imponibile scomparve.

Questo per molte località: per tutte poi indistintamente sta il fatto che l'aumento fu eccessivo, e che fu un atto di oppressione del Governo austriaco.

Ma fin qui non sarebbe che una questione economica, una questione amministrativa, e principalmente una questione politica.

Ma vi ha qualche cosa di più. La questione è in qualche modo decisa da questa Camera, e non vi si deve tornar sopra.

In principio di questa stessa Sessione uno dei nostri colleghi ha trattata siffatta questione nella Camera; l'ha trattata con molta cognizione di causa, e nessuno ignora che la discussione venne portata in questo recinto, dopo che un'adunanza di deputati, dopo averla esaminata e discussa, aveva deciso di portare una mozione al Parlamento.

Il Governo prevenuto ha risposto dichiarando che per l'esercizio 1861 avrebbe diminuito di questo peso l'imposta prediale in Lombardia.

Adunque la necessità della riparazione e l'esistenza della ingiustizia è anche una verità dimostrata nel Parlamento.

L'onorevole Boggio mi accenna di no...

Boggio. No.

Ciò che si dice della convenienza o della giustizia di aumentare le altre imposte in Lombardia, ossia di parificare tutte le imposte, io osservo che sarebbe un lavoro assai lungo e per adesso inopportuno; ma comunque, se havvi proposta, la si metta innanzi e la si discuta.

Ma se si riconosce che il lavoro è assai arduo, poichè il perfezionare la distribuzione delle imposte nelle varie provincie d'Italia e il modellarle allo stesso sistema è opera in sommo grado difficile, dovremo per ciò ritardare un voto che tende a riparare ad una manifesta ingiustizia? Mi pare che la pretesa non sia ragionevole. No, signori; non è ragionevole. Quando il Parlamento italiano sarà convocato e dovrà occuparsi del bilancio d'Italia, allora sarà il momento in cui tutte le ingiustizie potranno essere tolte. Ma intanto, dopo che il Parlamento ha già presa in questa Sessione cognizione di questa controversia, dopo che il Ministero consente replicatamente in un provvedimento, evidentemente inteso a riparare ad una vera ingiustizia, dopo tutto ciò si propongano aggiunte alla legge, se lo si vuole, ma non si tralasci intanto di sancire una legge, con la quale si toglie via un peso che rappresenta un'ingiustizia non solo, ma un atto di vendetta e d'oppressione straniera.

L'articolo 2 nella seduta successiva fu approvato e la proposta Ricci fu respinta.

VIII LEGISLATURA - SESSIONE 1861-63.

Convalidamento delle elezioni — Opzione e Giuramento

L'onorevole Depretis fu eletto nei Collegi di Brescia e Stradella. Queste elezioni furono convalidate dalla Camera nella seduta del 26 febbraio 1861.

L'onorevole Depretis optò per il Collegio di Stradella nella seduta del 13 marzo.

Aveva giurato il 18 febbraio nella seduta reale d'inaugurazione della VIII Legislatura.

**Sulla eleggibilità
dei componenti la Commissione legislativa temporanea
presso il Consiglio di Stato**

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 5 marzo 1861.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ZANOLINI DECANO.

L'onorevole Doria, a nome dell'Ufficio III, propone la convalidazione della elezione dell'avvocato Valentino Pasini, membro della Commissione legislativa presso il Consiglio di Stato. — Vi si oppongono gli onorevoli Mellana, D'Ondes-Reggio e Depretis, il quale così parla intorno alla controversia sorta sulla eleggibilità dei componenti la Commissione predetta:

SPIACEMI, o signori, di prender parte ad una discussione, il risultato della quale dovrebb'essere, secondo la mia intima convinzione, di escludere dalla Camera alcuni dei nostri onorevoli colleghi, uomini per dottrina e per ingegno preclari, e che certo potrebbero portar luce nelle discussioni a cui il Parlamento si avvicina. Ma l'onorevole D'Ondes-Reggio vi dimostrava siccome questa controversia sia strettamente connessa col sistema parlamentare, e possa, ove sia malamente decisa, recarvi grave perturbazione, e innanzi a siffatte considerazioni qualsivoglia altro riguardo è da tenere in niun conto, ed è per ciò che prendo parte a questa discussione, nella quale pienamente divido l'opinione di coloro

sedere nel Parlamento. Vi sono altri, i quali, per avventura, li credono impiegati, ma rivestiti tuttavia di tale ufficio, il quale li fa capaci di aver seggio nel Parlamento, perchè eguale ad altri cui la legge dichiara aperto il Parlamento nazionale.

Io non divido nè la prima, nè la seconda di queste opinioni. Dichiaro tuttavia che, nelle condizioni affatto eccezionali e straordinarie in cui trovasi l'Italia, reputo quasi impossibile lo escludere affatto ogni idea di assimilazione; sono uniti sotto un solo Governo paesi retti da legislazione affatto diversa; vediamo impieghi ed impiegati diversi di nome, poco o nulla diversi nelle attribuzioni: lo escludere affatto ogni parificazione, credo che non sarebbe cosa nè giusta, nè utile. Ma non è adesso che una simile questione debb'essere trattata e risolta; quando sarà fatta la consueta indagine per conoscere quali siano i nostri colleghi che rivestano il carattere d'impiegato, allora verrà appunto la discussione se i consiglieri di luogotenenza, di cui accennava il signor relatore, ed anche se i commissari presso il Consiglio di Stato debbano o no reputarsi impiegati, ed essere soggetti al sorteggio. Ora non debbe trattarsi che della verifica dei poteri, e l'unica questione che dobbiamo discutere è quella dell'ammissibilità dei nostri onorevoli colleghi.

Io credo che, per farsi un concetto possibilmente esatto della questione, dobbiamo, come ben disse l'onorevole relatore, indagare l'origine storica della legge, e vedere se per avventura possiamo trovare argomento, il quale ci possa meglio illuminare sulla condizione di questi impiegati, o commissari straordinari che dir vogliamo. Indagata l'origine storica di questa, che chiamerò come l'ha chiamata lo scorso anno l'onorevole ministro dell'interno, *istituzione straordinaria*, vedremo di scoprire il concetto legislativo che ha informato la legge, di accertare la condizione attuale dei membri della Commissione legislativa, e allora ci sarà forse

elevò negli Uffici della Camera un'opposizione assai viva; parve che offendesse e mirasse ad eludere una prescrizione del patto fondamentale del regno ed una delle più importanti fra le nostre leggi politiche, la legge elettorale.

Abbiamo in fatti l'articolo 50 dello Statuto, il quale dice che l'ufficio di deputato non può dar luogo ad indennità.

Non si tratta, o signori, *de iure constituendo*, si tratta *de iure condito*; in teoria si può disputare sulla bontà di questa disposizione; in pratica noi, che facciamo parte, non di una Costituente, ma di un'Assemblea legislativa, dobbiamo esattamente osservarla, ed è nostro preciso dovere di impedire che per via obliqua venga questo patto della legge fondamentale vulnerato.

Abbiamo anche la più importante delle leggi politiche, la legge elettorale, la quale in termini chiarissimi dispone che gli impiegati o funzionari i quali ricevono stipendio sul bilancio dello Stato non sono eleggibili: la legge fa delle eccezioni; ma notate con quanta esattezza la legge fa una minuta e precisa enumerazione, e, scegliendo con gelosa previdenza, indica ad una ad una poche categorie di impiegati fra quelle che pel numero non variabile se non dietro disposizione legislativa e per l'ufficio sono più indipendenti dal potere, e ciò evidentemente allo scopo di comporre il Consesso legislativo, per quanto sia possibile, di cittadini estranei all'amministrazione dello Stato, sulla quale deve esercitare il suo controllo e la sua vigilanza. Le ragioni della legge sono troppo ovvie, perchè io mi dilunghi ad esporle; già le indicava acconciamente l'onorevole deputato D'Ondes-Reggio.

Se noi, o signori, entriamo in un sistema nel quale l'amministrazione dello Stato ed il potere legislativo possano insieme confondersi, e gli elementi chiamati a comporre il Parlamento siano mutati, noi veniamo ad alterare il patto politico del regno italiano; e noi, signori, certo senza volerlo, ci avvieremo verso quella forma di Governo piena di

decreto reale; tracciò il metodo, secondo il quale questo nuovo corpo doveva disimpegnare gli uffici che la legge gli affidava; prescrisse che i commissari avrebbero diritto ad una indennità, la quale non oltrepassasse l'ammontare dell'onorario di cui godono i Consiglieri di Stato.

Se non sono male informato, mi pare che potevasi aggiungere che l'indennità non doveva essere nè maggiore nè minore dell'onorario assegnato ai Consiglieri di Stato, perchè mi pare che sia fissata nell'identica somma. Ma poi, come va che la indennità sia affatto eguale per tutti? Indennità vuol dire risarcimento dei danni o rimborso delle spese.

Ora come avviene che l'indennità di viaggi, di trasferta, e simili, sia sempre liquidata *a priori* nella stessa precisa somma, e come mai viene a corrispondere allo stipendio di un consigliere di Stato? Come avviene mai questo, e come, dopo questa combinazione singolare, si chiama indennità e non stipendio?

Per me dico che nella sostanza la sezione temporanea presso il Consiglio di Stato rivive esattamente nella Commissione straordinaria, ed è composta di funzionari temporanei, ma aventi stipendio sul bilancio dello Stato, non altrimenti di molti altri impiegati.

Potrei citare alcuni brani della discussione che ha avuto luogo l'anno scorso per dimostrare che dinanzi alla Camera la questione rimase illesa. Si credette prudente consiglio di evitare la discussione. Del resto, la legge portata avanti alla Camera non vincolava punto il Ministero, il quale poteva chiamare dei deputati a far parte di questa Commissione, ma poteva anche farne senza: perciò non si poteva fare una discussione sopra un'ipotesi che poteva anche non mai verificarsi; ad ogni modo, nella discussione che ebbe luogo in Parlamento, la questione fu lasciata in disparte, e rimase illesa.

Ora, io dico, dal momento che la Commissione legislativa corrisponde alla sezione straordinaria dapprima ideata

In risposta all'onorevole Minghetti, ministro dell'interno, che ne aveva sostenuta la eleggibilità:

DEBBO rispondere una parola all'onorevole ministro dell'interno.

Mi permetta di dirgli che alla mia volta io sarei veramente dolente e meravigliato, se egli non avesse dovuto aspettarsi di trovarmi opponente alla ammissione nella Camera dei membri della Commissione legislativa.

L'anno scorso il Ministero fece la proposta di cui ho fatto cenno alla Camera, ed io fui tra quelli che si mostrarono più avversi ad essa e più preoccupati delle conseguenze che nell'ordine politico avrebbe avuto il progetto.

L'onorevole ministro dell'interno non vorrà sicuramente contraddirmi. Egli sa che negli Uffici, nella Commissione, nella Camera io mi sono mostrato avversario, forse fino alla esagerazione, a tutte le parti del disegno di legge; è vero che io ho acconsentito, e ben di buon grado, ad accordare al Ministero un fondo di 63,000 lire per spese di Commissioni legislative; in verità io credeva di fare un'ottima proposta ed utilissima allo Stato; il Ministero voleva riformare tutti gli ordini amministrativi del regno, voleva rifare le leggi di finanza, voleva riordinare gran parte della legislazione giudiziaria; e per provvedere a tutto questo enorme lavoro non domandava che 63,000 lire! Era ben poca cosa, ed in verità avrei creduto fare atto di cattivo cittadino a negargli una sì piccola somma.

Ma il signor ministro deve pur ricordarsi che io fui fino all'ultimo nella minoranza col mio amico Tecchio, per ciò che il Ministero volle persistere nell'idea di creare una Commissione legislativa presso il Consiglio di Stato, e dagli Atti della Camera risulta chiaramente il mio voto contrario alla prima ed alla seconda proposta. Io non ho dunque

faccia alle disposizioni della legge elettorale, che limita il numero degl'impiegati; in faccia ad una disposizione dello Statuto, che interdice ai deputati di godere d'alcuna indennità, non potrebbesi permettere che questi funzionari sedessero in Parlamento, se non violando per vie indirette la legge fondamentale e le leggi politiche dello Stato. A ciò conduce inevitabilmente il cumulo di un ufficio legislativo e di un ufficio retribuito commesso loro dal potere esecutivo.

Dopo prova e controprova la Camera delibera di convalidare la elezione dell'avvocato Valentino Pasini a deputato del collegio di Codogno.

Nel primo Ufficio non si è contestata l'utilità di queste istituzioni di beneficenza, ma si è creduto che si potesse limitare l'azione del legislatore e del Governo a promuovere, a creare, ad aiutare, a far legale la esistenza di queste casse, e non oltre.

Si è fatta l'osservazione che il paese, appena iniziata la nuova èra di libertà, ha veduto sorgere e prosperare, senza protezione di leggi o di Governo, le associazioni di mutuo soccorso, e si è detto che, fondandosi sulla fatta esperienza, era lecito sperare che, posto un fondamento legale alle associazioni dei marinai aiutandone la formazione con una legge benefica che accordasse incoraggiamenti ed aiuti, queste associazioni si sarebbero fondate assai facilmente, ed avrebbero compiuto lo stesso ufficio a cui son destinati i corpi morali che si vogliono creare con questa legge.

In ciò stava la differenza tra l'opinione prevalsa nell'Ufficio e quella del Governo. Nell'Ufficio primo volevasi, cioè, una legge che promovesse, aiutasse la libera formazione di queste associazioni, mentre il disegno di legge ministeriale crea una nuova amministrazione governativa, posciachè il Governo, mi si permetta di dirlo, in questo progetto, così com'è formulato, fu condotto al sistema contrario a quello del primo Ufficio.

Infatti, poniamo pure che non si voglia seguitare l'idea manifestatasi in seno del primo Ufficio, io comprenderei che si ponessero in questa legge le basi per la fondazione di queste casse di soccorso; ma non posso capire che si voglia discendere a regolare minutamente la vita, l'azione, l'amministrazione minuta ed ogni procedimento di questi corpi.

Questo sistema, dopo tante lodi impartite al discentramento, mi permetta il signor presidente del Consiglio che glielo dica, io non lo posso davvero comprendere. Quando la legge si fosse limitata ad autorizzare queste casse e a dichiararle corpi morali; quando si fosse provvisto alla loro prima dotazione, anche assegnando a loro beneficio qualche

Ecco in che cosa si criticava questo progetto di legge nel primo Ufficio.

Il signor ministro osservava giustamente che il Parlamento ha moltissimi affari i quali devono essere necessariamente discussi e definiti nel suo seno, moltissime materie le quali devono formare oggetto di un provvedimento per legge, che quindi non bisogna aumentare i suoi lavori.

Il ragionamento ha il suo peso: ma mi permetta il signor ministro che gli dica che esso si può ritorcere contro il Ministero.

Anche il Ministero ha tanti lavori, tanti affari sulle braccia, ed a me sembra che tutte le volte che se ne può scaricare decentemente, mi si permetta la frase, lo dovrebbe fare, poichè il suo interesse e l'interesse dello Stato lo deve spingere a diminuire quella mole enorme di lavoro.

Perchè vuole andar adesso ad intromettersi perfino nella contabilità di questa amministrazione, nell'esame ed approvazione dei bilanci preventivi e consuntivi, nei contratti di compra e di vendita, e in che so altro? Ma di tutti questi atti non potrebbesi affidare l'esame ad un'altra autorità che offra la stessa garanzia che offre il Governo, ed esoneri il medesimo da un'ingerenza troppo minuta, troppo secondaria, a fronte alle gravissime cure di cui è sovraccarico chi sovrintende agl'interessi generali ed all'amministrazione dell'intero Stato?

Per ciò io approverei l'idea, emessa dalla Commissione, che alle Giunte provinciali fosse affidata la tutela di queste casse di soccorso, le quali sarebbero così abbastanza garantite.

Il signor ministro diceva che col mezzo di questa tassa di previdenza, si veniva a moralizzare il marinaio, e che anche per questa ragione bisognava approvare la legge.

Ammetterò quanto dice il signor ministro; ma pure debbo ricordare che nella discussione avvenuta nel primo Ufficio si è osservato che per moralizzare il marinaio, per impedire la

del potere esecutivo, appunto nel caso in cui si viene a colpire d'una tassa precisa e certa quella classe di cittadini ai quali pare che la legge non voglia accordare che in astratto un diritto che ne forma il compenso ed il corrispettivo?

Non nego che le ragioni dette dal ministro per riservare al potere esecutivo una facoltà che mi pare indubitabilmente spettare al potere legislativo hanno un certo valore; tuttavia mi pare che non reggano ad un serio esame. Egli disse che vi sono varietà da luogo a luogo, che la vita media può esservi differente, che ignota è la cifra degli introiti.

Mi permetta di rispondergli che sarebbe facile introdurre nella legge una disposizione per cui si stabilisse il diritto a quel *minimum* di pensione che, calcolata la vita media del marinaio in tutte le parti d'Italia, e calcolati i proventi certi della tassa, proventi che si possono desumere dagli elementi noti di cui si compone la marina mercantile, siamo sicuri che potremo corrispondere al marinaio che riunisca certe condizioni una pensione fissa nel *minimum*, e che potrà, quando le casse migliorino, aumentare in proporzione. In questo modo la legge fisserebbe il diritto, e sarebbe tolta una disposizione che, a mio senso, contrasta con l'ordine costituzionale, e si provvederebbe, in certo modo, sin d'ora, a far tacere in parte almeno i reclami di coloro i quali, vedendosi colpiti da una tassa, non vedrebbero in questa stessa legge stabilito in modo incontrastabile il diritto di ottenere quando che sia il compenso dei sacrifici ai quali la legge stessa li sottopone.

Dopo replica del conte di Cavour:

FARÒ di meglio spiegare al signor ministro il mio concetto, poichè egli non lo ha bene inteso, ovvero io non mi sono abbastanza chiaramente spiegato. A vero dire non venni oggi

Seduta del 1° maggio 1861.**PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE DI TORRE ARSA.**

Sull'articolo 7 relativo alla nomina dei Consigli:

Io sono d'accordo con l'onorevole presidente del Consiglio dei ministri che non è conveniente di affidare la nomina degli amministratori della nuova istituzione di beneficenza alle Camere di commercio, che sono esse stesse nominate dal Ministero. Per me accetto ben volentieri la mutazione proposta, con la quale si viene ad introdurre il principio elettivo nella formazione di questi Consigli amministrativi.

Tuttavia non posso ammettere, senza riserva, che, trattandosi di creare un corpo elettorale speciale, basti un decreto reale od un regolamento, e non occorra una legge.

Questo ordine di cose, se avrà la vita da un semplice regolamento, potrà essere da un momento all'altro profondamente alterato e mutato dal potere esecutivo.

Per questo riflesso io veggio ch'è la mutazione introdotta, ossia la composizione dei corpi amministrativi che si facesse sulla base di uno schietto e largo principio elettivo, servirebbe a poco, e non offrirebbe garanzia dal momento che il potere esecutivo, naturalmente transitorio, potrebbe mutare la base elettorale e l'eleggibilità, e per tal modo annullare ogni utilità del sistema.

Io quindi amerei che si accettasse la proposta dell'onorevole presidente del Consiglio; ma si adottasse ad un tempo la massima che la formazione di questi corpi elettorali e l'eleggibilità di chi può essere chiamato a far parte dell'amministrazione fosse stabilita con speciale disposizione di legge.

Nella quale opinione sono confermato dal riflesso che un simile provvedimento è d'ordine legislativo, posciachè attribuisce e crea dei diritti. E che sia d'ordine legislativo lo

zione di beneficenza? E non abbiamo altri casi consimili nell'amministrazione delle Opere pie?

Del resto, vi son ben altre ragioni che ci debbono indurre ad affidare la tutela di quelle casse di beneficenza, e, in generale, delle Opere pie, ai corpi elettivi, anzichè agli agenti governativi. Io sono convinto che vi è un grande interesse pubblico a scaricare il Governo, e gli alti funzionari che lo rappresentano nelle provincie, da tutte quelle ingerenze o da tutti quegli affari che, senza danno evidente e dimostrato del paese, possono essere affidati ai corpi elettivi ed alle magistrature che nascono dal suffragio popolare.

Nè mi move quanto si disse dal signor ministro, che avendo parte all'amministrazione della casse degli agenti od impiegati dello Stato, questi possono essere più efficacemente sorvegliati e controllati dagli alti funzionari amministrativi. Su di ciò è da notare che sono molti i casi, nei quali gli agenti del Governo prendono parte all'amministrazione di corpi morali, e tuttavia l'amministrazione è subordinata alle deputazioni provinciali e a corpi morali elettivi; ed inoltre è pure da osservarsi che la sorveglianza ed il controllo esercitato dai corpi che nascono dal suffragio elettorale è ben spesso e più rigoroso e più efficace di quello che si esercita dal Governo.

Io credo quindi che si possa ammettere il sistema della Commissione, ed affidare ad un corpo elettivo l'esame, la tutela e il controllo degli atti amministrativi di questi nuovi istituti di beneficenza.

Dopo discussione è approvato l'articolo 11 proposto dal Ministero in questi termini:

Sono approvati dall'autorità superiore amministrativa del luogo, ove hanno sede le casse, i bilanci preventivi, i conti consuntivi, ecc.

Approvato dalla Camera dei Deputati in questa stessa seduta (Voti favorevoli 208, contrari 11) tale disegno di legge fu adottato dal Senato del Regno il 10 luglio 1861.

(Legge 23 luglio 1861, n. 360).

**Petizione della città di Siracusa
per essere reintegrata a capoluogo di provincia**

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 20 maggio 1861.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE RATTAZZI.

La Commissione delle petizioni, relatore Castagnola, proponeva di rinviare la petizione della città di Siracusa alla Commissione incaricata di riferire sul disegno di legge pel nuovo reparto amministrativo del regno. — L'onorevole Depretis presenta, insieme all'onorevole Bixio, il seguente ordine del giorno:

La Camera invia al Ministero la petizione della città di Siracusa, ed invitandolo a presentare un disegno di legge col quale sia risolta la questione, passa all'ordine del giorno.

E così ne svolge le ragioni:

S'IO POTESSI contare sulla benevola attenzione della Camera, dopo una sì lunga discussione, vorrei esporre i motivi che mi hanno indotto a presentare l'ordine del giorno, del quale il signor presidente ha dato lettura. Quest'ordine del giorno mi pare concepito in modo da poter essere adottato dalla Camera e dal Ministero. Non ho infatti, nella mia proposta, stabilito pel Ministero alcuna scadenza perentoria per quanto deve fare. Ricevuta la petizione, il Ministero avrà cura di farla esaminare dal Consiglio di Stato; sentirà il voto del Consiglio della provincia, come

la legge prescrive; farà, insomma, tutte le indagini che crederà necessarie, ma dovrà farne soggetto di speciale proposta di legge, senza rimandare la soluzione della controversia a tempo lontano.

La mia proposta dovrebb'essere accettata da quanti desiderano sinceramente un esame ponderato e una soluzione soddisfacente e vicina della controversia.

La questione di cui si tratta è grave; essa include principii tanto importanti, che una decisione, quale venne proposta con un semplice ordine del giorno, verrebbe a stabilire precedenti che potrebbero essere funesti.

L'onorevole Cordova respinge l'ordine del giorno da me proposto, perchè egli crede non faccia d'uopo di una nuova legge; egli chiede alla Camera che richiami in vigore una legge esistente, anzi che s'inviti il Ministero ad eseguirla, e a ciò basta, egli dice, un ordine del giorno. Ma io domando all'onorevole Cordova: è egli ben sicuro che la sua istanza possa venire accolta? Crede veramente si possa richiedere con fondamento l'esecuzione di una legge? Esiste, è conosciuta una disposizione di legge chiara, indubitabile, che si possa invocare, e la cui interpretazione non dia luogo a dubbi, ad incertezze? Egli avrà per certo questa convinzione, ma mi permetta di dirgli che non tutti l'abbiamo; mi permetta anzi di dirgli che io e non pochi con me, hanno una convinzione contraria, della quale esporrò brevemente i motivi.

Il decreto del 17 maggio dell'illustre generale Garibaldi ristabiliva, secondo le antiche leggi della Sicilia, i distretti, e in ogni distretto nominava un governatore con poteri estesissimi: era un provvedimento rivoluzionario, inteso a superare le difficoltà della guerra e a scomporre l'ordinamento politico del vecchio Governo.

Nell'articolo 9 di quel decreto evvi una disposizione generica e non tassativa, con la quale le leggi, i decreti e i regolamenti che esistevano al 15 maggio 1849 erano ri-

circoscrizione amministrativa delle provincie, dei circondari, mandamenti e comuni.

La tabella fu dichiarata parte integrante della legge col decreto del 26 agosto; ma anche per sè è una parte necessaria della legge, per determinare la competenza delle autorità, la giurisdizione e la sede dei giudizi amministrativi, i capoluoghi, ove i giudizi o le rappresentanze provinciali risiedono. Noi sappiamo tutti che la legge amministrativa prescrive per le convocazioni dei Consigli provinciali che queste si fanno a giorno fisso e in luogo prestabilito dalla legge. Noi sappiamo tutti che, in forza dell'articolo 156 della legge, il Consiglio provinciale si raduna nel capoluogo di provincia. Il capoluogo è indicato dalla tabella unita alla legge, e non può senza una legge mutarsi.

Una disposizione analoga, circa la immutabilità del capoluogo di provincia, è nelle leggi di altri paesi; era nella legge sarda del 1848; esiste nella legge del Belgio, nella quale però evvi una clausola che non si trova nella legge pubblicata oramai in tutta Italia.

Infatti, secondo la nostra legge, il potere esecutivo non può convocare il Consiglio provinciale altrove che nel capoluogo di provincia, e questi non può essere, senza una legge, mutato; mentre nella legge del Belgio è fatta facoltà al potere esecutivo di convocare, in casi straordinari, altrove che nel capoluogo di provincia, il Consiglio provinciale.

Con siffatte disposizioni di legge e colle successive, colle quali fu creato l'impianto dell'amministrazione provinciale in Sicilia, siccome colle varie disposizioni governative di nomina dei governatori, consiglieri di governo e impiegati dei governi e delle intendenze, venne, e per le leggi, e per la loro applicazione stabilito, sia per la città di Noto che per gli altri capoluoghi, e nel modo il più incontestabile la loro qualità di capoluoghi di provincia.

Una domanda mi si può fare. Dirà taluno: perchè il legislatore non ha fatto indagini nella scelta del capoluogo.

proposto da coloro che difendono gl'interessi della città di Siracusa, si verrebbe a ristabilire un precedente che potrebbe essere invocato e potrebbe diventare funesto.

Io credo quindi che la Camera può accettare l'ordine del giorno da me e dall'onorevole Bixio proposto; esso lascia al Ministero facoltà di esaminare la controversia e di formarsi un'opinione illuminata: esso potrà quindi portarla alla Camera colla possibile sollecitudine, ma senza precipitazione, ed allora potrà essere risolta con soddisfazione di tutti gli interessi e con rigorosa giustizia.

L'ordine del giorno Depretis-Bixio non venne accettato dal Ministero. — Fu poi dalla Camera approvato un ordine del giorno proposto dall'onorevole De Donno in questi termini:

La Camera, volendo evitare decisioni particolari, e ritenendo che il momento opportuno a prendere in esame la petizione presentata in nome di Siracusa sia nella discussione della legge per l'organizzazione generale del regno, passa all'ordine del giorno.

Voto per l'anniversario della liberazione di Palermo

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 27 maggio 1861.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE RATTAZZI.

SIGNORI, la data di questo giorno, 27 maggio, ci ricorda un grande e felice avvenimento. Fu nei giorni che di poco precedettero il 27 maggio 1860, fu in quei giorni che un manipolo di valorosi sbarcati prodigiosamente a Marsala, dopo avere sconfitto numerose ed agguerrite milizie a Calatafimi, circondato dal plauso delle insorte popolazioni giunse sui colli che circondano quel meraviglioso bacino che con una frase poetica, ma pur vera, chiamasi la conca d'oro; il bacino, o signori, in fondo al quale siede, specchiandosi nel mare, la bella e popolosa città di Palermo. Era Palermo la prima mèta a cui miravano quei prodi nel loro cammino vittorioso, ma quella città era occupata da un intiero esercito forte per milizie ordinate, per armi e munizioni copiose, pel mare aperto, per l'aiuto di una flotta, per posizioni munitissime.

Ebbene, o signori, l'illustre duce dei Mille con un miracolo di tattica e di ardimento, delusa la vigilanza delle truppe borboniche, si gettò animosamente sopra Palermo e penetrò nel mezzo della città invano occupata e contesa dalle truppe dei Borboni.

I cittadini, o signori, quando ancora ferveva la lotta, in quello stesso giorno del micidiale combattimento, credettero compiuta la loro liberazione. La città intiera ornò le sue case con mille e mille bandiere nazionali, perchè il popolo di Palermo nel suo mirabile intuito, nella divinazione meravigliosa de' suoi destini, nella sicurezza della sua fede, credette certissima la vittoria, credette che quel giorno la sua città era libera. E infatti, o signori, pochi giorni dopo le truppe nemiche abbandonavano e per sempre la gloriosa città. Questo giorno, o signori, debb'essere e sarà per l'Italia uno dei giorni più memorabili della sua storia, poichè in tal giorno è cominciata la nuova fase della sua rivoluzione, in tal giorno la città di Palermo, una delle più splendide gemme dell'italica corona, potè dirsi unita alla famiglia italiana, nel sacro simbolo che gloriosamente era penetrato, ed erasi inalzato nelle sue mura, e stava scritto sulla nazionale bandiera colle parole: *Italia e Vittorio Emanuele*.

Or bene, o signori, come Napoli festeggerà il 7 settembre, quest'oggi, in questa stessa ora la Sicilia intera festeggia la liberazione della sua capitale, e Palermo festeggia la vittoria riportata nelle sue mura contro gli oppressori. A quest'ora istessa quella illustre ed eroica città vede nelle sue vie festanti le molte e molte migliaia de' suoi liberi cittadini; alla bella festa prende parte la sua numerosa milizia nazionale, tanto bene ordinata e tanto benemerita; essa ne formerà per certo uno dei più belli ornamenti; e alla gioia comune si associano, ne siamo certi, confusamente uniti i prodi soldati che hanno vinto a Calatafimi ed al Volturno e i veterani che hanno trionfato a Palestro e a San Martino, e che insieme fecero sicura la libertà e l'unità della patria comune.

In questo giorno memorabile, o signori, io ho creduto che in questo recinto, nel quale tutte le glorie nazionali devono trovare un'eco, una voce dovesse rammentare questo felice avvenimento. Ed è per ciò che ho deposto sul banco del-

l'onorevole nostro presidente un ordine del giorno, col quale la Camera si associa all'esultanza della popolazione palermitana, che festeggia quest'oggi l'anniversario della sua liberazione, preludio, fin d'allora immancabile, della liberazione e dell'unificazione d'Italia. (*Bravo! Bene!*)

La Camera approva l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Depretis in questi termini:

La Camera si associa all'esultanza della popolazione palermitana, che festeggia quest'oggi l'anniversario della sua liberazione, e passa all'ordine del giorno.

Strada ferrata Aretina

Il disegno di legge per approvare la convenzione riguardante la concessione della strada ferrata da Firenze ad Arezzo sino all'incontro della linea da Roma ad Ancona fu presentato alla Camera dei Deputati il 2 maggio 1861 dall'onorevole Peruzzi, ministro dei lavori pubblici, di concerto col ministro delle finanze Bastogi. — Esaminato dalla Commissione composta dei deputati Corsi, Menichetti, Luzi, Susani, Salvagnoli, Macchi, Fiorenzi, Speroni e Valerio Cesare, quest'ultimo ne riferì alla Camera il 31 maggio 1861. — La discussione incominciò il 10 e continuò sino al 13 giugno.

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta dell' 11 giugno 1861.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE RATTAZZI.

L'onorevole Mellana propone la sospensiva, ritenendo troppo gravoso il contratto proposto e reputando più utile agli interessi dello Stato la esecuzione di questa strada ferrata per cura del Governo.— Considerazioni dell'onorevole Depretis:

Io non farò che brevissime osservazioni sulla proposta dell'onorevole Mellana, e mi permetterò di chiedere qualche schiarimento.

Si è messa in campo una grande questione, ma su di essa siamo al certo tutti d'accordo. È la questione generale delle nuove ferrovie d'Italia; questione toccata dal signor ministro con quella maestria che tutti gli riconosciamo. Le strade ferrate sono una vera necessità politica per l'Italia. È una

subalpino, e che abbiamo vista la nostra legislazione sulle strade ferrate procedere per vie che posso chiamare francamente contrarie al sistema che ora ci si propone; noi eravamo forse in un sistema che peccava per eccesso in senso contrario, ma le garanzie per lo Stato abbondavano. Qui noi vediamo invece indeterminata la direzione della linea, e per una parte non credo che si sieno fatti studi di massima, nemmeno correndo...

Mellana. Vi sono tre direzioni.

Presidente. La prego a non interrompere.

Depretis. Se non sono bene informato, si potrà rettificare la mia asserzione.

Indeterminata dunque è la direzione, almeno per oltre cento chilometri, indeterminata la spesa e l'obbligo che lo Stato assume, conservate poi alcune norme e alcuni favori eccezionali. Io vedo, per una linea od una concessione affatto nuova, non riservato allo Stato il monopolio dei trasporti dei dispacci postali, mentre su tutte le altre linee si fa questo trasporto, è riservato ed è addossato alle Società senza corrispettivo.

Mi si permetta ora di confrontare questo sistema col precedente. Qui noi abbiamo lo Stato che guarentisce l'interesse e l'estinzione delle obbligazioni da emettersi per formare il capitale necessario per costruire la strada.

Ebbene, noi abbiamo vedute delle linee che hanno un'importanza assolutamente nazionale, fatte da corpi morali e da privati, e lo Stato, non solo non ha loro data alcuna garanzia od alcun aiuto, ma ha loro imposto l'obbligo del trasporto dei militari, e dei dispacci, ed altri oneri, ed ancora un peso più grave ha accollato alle provincie, all'iniziativa delle quali principalmente si doveva la costruzione delle ferrovie, la manutenzione di strade ruotabili che prima erano mantenute dallo Stato, e ciò per inevitabile conseguenza delle leggi vigenti; e, ad esempio, io vi citerò la ferrovia di Piacenza, la quale è stata costrutta senza nessun

Dunque mi pare che non ci fosse questa assoluta impossibilità di procurarci maggiori elementi affinché nella deliberazione la Camera fosse illuminata.

Giova credere che, se il ministro non ha ottenuto migliori condizioni, ciò sarà avvenuto malgrado tutti gli sforzi fatti con la Società delle ferrovie livornesi. Ma ha egli tentato la concorrenza, ha egli pubblicato un programma, ha egli veduto se potevano essere migliorate le condizioni proposte dalla Società livornese provocando in tutti i modi la concorrenza? Questo non fu fatto.

Eppure il fatto ha dimostrato che la concessione intesa col signor ministro non era l'ultima parola della Società livornese, poichè, quando la Commissione fu d'avviso di mettere nella legge alcune guarentigie a tutela dell'interesse pubblico, il ministro ha creduto di potervi assentire.

Dunque mi pare che almeno un tentativo doveva farsi, almeno doveva risultare alla Camera che si fosse fatto onde migliorare le condizioni gravose del capitolato.

Un altro dubbio che mi nasce è intorno al sistema di emettere delle obbligazioni guarentite dallo Stato. Questo spediente ha sicuramente il suo vantaggio, ma mi pare che abbia anche qualche inconveniente. Le obbligazioni devono essere negoziate; dovendo essere negoziate, è quasi sicuro che, tutto considerato, non potranno essere alienate al tasso della rendita, per una ragione semplicissima. Il mercato delle obbligazioni delle strade ferrate è ristrettissimo, e quello della rendita ha per mercato tutte le piazze d'Europa. È dunque quasi sicuro che, negoziando queste obbligazioni, le negozierete ad un prezzo minore della rendita; dunque la strada costerà più di quello che potrebbe costare allo Stato se esso direttamente avesse fatta una emissione di rendita. Questa questione io desiderava che la Commissione l'avesse considerata e risolta.

Io non vorrei che l'onorevole mio amico Mellana persistesse nella sua proposta sospensiva.

Nella precedente seduta respinta la sospensiva che era stata proposta dall'onorevole Susani, la Camera intraprese la discussione generale.

Seduta del 12 giugno 1861.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE RATTAZZI.

Discorso dell'onorevole Depretis:

L'ONOREVOLE ministro dei lavori pubblici ebbe ieri la gentilezza di rispondere ad alcune domande che io gli aveva indirizzato. Quantunque la sua risposta abbia dileguate alcune delle obbiezioni che io aveva mosso, tuttavia non le ha dissipate tutte. Egli è per ciò ch'io ho chiesto la parola per fare ancora qualche osservazione sul disegno di legge che si discute. Trattandosi di una concessione nuova, io aveva manifestato il desiderio che il Ministero avesse procurato d'introdurvi quei patti che sono, dirò così, di diritto comune, e fra gli altri ho indicato il privilegio a favore dello Stato del trasporto dei dispacci postali; il signor ministro mi rispondeva che lo Stato ha facoltà di trasportare i dispacci, ma non rispondeva alla mia obbiezione, forse non abbastanza chiaramente espressa, perchè io intendeva che lo Stato si riservasse esclusivamente i trasposti postali.

L'onorevole deputato Cini parlando, mi sembra, a nome della Società concessionaria, o almeno come membro di quell'amministrazione (ciò che, mi permetta di dirlo, non è molto regolare, perchè qui noi parliamo sempre come deputati anche quando diamo schiarimenti) diceva che la Società probabilmente non avrebbe accettato un patto simile; e il ministro aggiungeva poi che, quando lo Stato fosse venuto nella determinazione d'introdurre nella Toscana il monopolio postale, la Società non avrebbe diritto a reclamo di sorta; così almeno mi sembra di avere inteso. Ad ogni modo il signor ministro è presente, e potrà correggermi.

stati tutt'altro che buoni, e che appunto i concessionari precedenti avevano fatto mala prova. Ma la risposta mi è facile: i concessionari precedenti non avevano certo i patti ed il capitolato della Società livornese; e la concorrenza doveva farsi con quelle stesse condizioni...

Peruzzi, ministro dei lavori pubblici. Il nuovo capitolato è calcato sullo stesso modello.

Depretis. Ma non con tutti i patti di quello, nè con eguali condizioni.

Peruzzi, ministro dei lavori pubblici. Furono rinnovati a un di presso gli stessi patti.

Depretis. Ma non identici. Press'a poco non vuole dire gli stessi patti.

Ad ogni modo trattandosi di una linea di tale importanza, mi pare che la concorrenza doveva essere sperimentata. E su questo punto, il signor ministro mi permetta che io glielo dica, la mia obbiezione ne è rimasta intatta.

Egli è ben vero che la Società livornese è quella che può fare i patti migliori, ma è parimenti vero che essa, fra tutte le società immaginabili, è quella che ha il maggior interesse ad estendere la sua linea con la diramazione di Arezzo, ed a mettersi anche da quel lato in contatto colle grandi arterie ferroviarie che solcano l'Italia. Adunque è ragionevole il supporre che la concorrenza avrebbe profitto allo Stato.

Ho fatto anche un'obbiezione circa il sistema delle obbligazioni, ed il signor ministro mi rispose dicendo che il saggio delle obbligazioni è superiore alla rendita.

Ma mi permetta il signor ministro di dirgli che attualmente le obbligazioni sono in numero limitato. Non so se conserveranno ancora questo pregio, quando il loro numero sarà aumentato di tutte le altre che si dovranno ancora emettere, chi sa a quale saggio, per mettere insieme tutto il capitale necessario a costruire i 200 chilometri di strada che corrono da Firenze all'incontro della strada ferrata da Ancona a Roma.

importanza; non vi deve abdicare se non in caso di assoluta evidente e comprovata necessità: il che non avviene nel caso attuale, perchè bisogna sempre avere gli studi prima di cominciare i lavori, i quali potevano intanto cominciarsi, o dirò meglio continuarsi e spingersi con sufficiente attività, ed in modo da credere che non si sarebbe perduto nemmeno un'ora di tempo, adoperando ogni cura ed ogni maggior sollecitudine a compiere la costruzione del tronco da Firenze ad Arezzo.

Finalmente io avrei desiderato che il signor ministro mi desse qualche schiarimento intorno alla vertenza coi precedenti concessionari.

Nella legge ultimamente presentata per la concessione della strada da Ancona a San Benedetto del Tronto è compresa questa transazione; ma io in verità avrei desiderato che questa transazione avesse formato oggetto di un progetto di legge separato, che si fosse discusso contemporaneamente o prima della legge di cui ora ci occupiamo. Io avrei desiderato questo, prima di tutto, perchè quella transazione riguarda un affare abbastanza grave perchè la Camera se ne occupi espressamente e porti la sua attenzione unicamente su di esso; in secondo luogo, perchè non è giusto di lasciare quest'affare indeciso, quando veniamo a statuire per legge sopra diritti che sono ancora adesso ventilati avanti i tribunali. E finalmente perchè col sistema adottato si complicano troppo le questioni. In fatti a che cosa si riesce? Si riesce a questo, che la Camera, quando dovrà discutere sulla transazione che si è stipulata tra i precedenti concessionari e lo Stato, dovrà nello stesso tempo discutere sopra una concessione d'una linea importantissima, cioè sulla concessione della linea da Ancona a San Benedetto del Tronto; e quindi si vedrà nella necessità o di approvare una transazione che per avventura potrà reputarsi non conveniente per lo Stato (io non pronuncio il mio giudizio, perchè non l'ho esaminata), o di disapprovarla, ed

Del resto, io sono ben lontano dal fare la menoma colpa all'onorevole Cini di questo.

Ora, se l'onorevole presidente me lo permette, risponderai anche su quanto riflette la posta.

Presidente. Parli pure, perchè è meglio finire.

Depretis. L'onorevole Cini ci diceva ieri essere necessario di sacrificare sull'altare della libertà industriale il monopolio postale.

Io, quantunque discretamente amico di tutte le libertà, compresa l'industriale, dichiaro francamente alla Camera che non ho molta speranza di vedere fatto questo sacrificio; perchè, quando veggo, per esempio, mantenuto il lotto, mantenuta la regalia del sale che pesa su tutte le popolazioni povere senza distinzione di fortuna, malgrado lo Statuto; mantenuta la regalia dei tabacchi e varie altre imposte di questa natura, in verità non posso risolvermi a fare il sacrificio del monopolio postale, almeno fino a che le finanze si avvicinino un po' più ad un assetto più soddisfacente di quello che attualmente non sia.

Approvato dalla Camera dei Deputati il 13 giugno (Voti favorevoli 194, contrari 48, astenutisi 8) fu adottato questo disegno di legge dal Senato del Regno il 5 luglio.

(Legge 7 luglio 1861, n. 96).

vigenti, per vedere con uno studio comparativo fino a quali limiti potessero discendere le nuove e più semplici tasse che con questo disegno di legge voglionsi stabilire.

Nelle antiche provincie del regno una innovazione principale in questa materia era stata introdotta dalla legge 26 giugno 1851; ma quella legge non comprese tutte le disposizioni riguardanti le tasse a carico della marina mercantile. Altre leggi e regolamenti antichi rimasero e sono tuttavia in vigore.

Le principali tasse e diritti di marina che colpiscono, secondo le leggi vigenti, la navigazione marittima, sono le seguenti:

Antiche provincie del regno, e provincie delle Marche.

Tasse di navigazione. — I bastimenti non superiori alle 15 tonnellate pagano una tassa annuale di lire 5.

Dalle 16 tonnellate alle 50, lire 25 all'anno.

Dalle 51 tonnellate alle 100, lire 150 al triennio.

Dalle 101 tonnellate alle 200, lire 200 al triennio.

Dalle 201 ed oltre, lire 300 triennali come le sopradette.

Ruolo d'equipaggio, lire 2.

Patente di nazionalità, lire 2.

Il *ruolo* è rinnovato a misura del bisogno ed a richiesta del capitano. La patente di nazionalità vale per la durata del bastimento, ed è accordata ad ogni bastimento passato in proprietà di regnicoli col pagamento dell'uno per cento nel prezzo d'acquisto.

Per l'imbarco e sbarco dei passeggeri è fissata una tassa di 20 centesimi per ciascuno.

La tassa è pagata una sola volta, se non si toccano porti esteri.

È accordata l'esenzione dalla tassa pei battelli che fanno il servizio interno dei porti, e la pesca nei porti, rade e spiagge dello Stato.

Le tasse sopradette colpiscono unicamente le navi nazionali.

Tassa d'ancoraggio. — Per ogni bastimento di capacità non superiore alle 35 tonnellate, lire una per tonnellata all'anno.

Bastimenti dalle 36 alle 80 tonnellate, centesimi 20 per ogni tonnellata ed ogni approdo.

Dalle tonnellate 81 ed oltre, centesimi 30 per tonnellata ed approdo.

I piroscafi in corso regolare di navigazione pagano la tassa d'ancoraggio una sola volta al mese.

I bastimenti esteri non pareggiati per trattati ai nazionali pagano una tassa d'ancoraggio di lire una e centesimi trenta per ogni tonnellata ed approdo.

Queste sono le tasse principali portate dalla legge 26 gennaio 1851 ed applicata per decreto del regio commissario straordinario anche nelle Marche, la quale contiene diverse prescrizioni in gran parte analoghe al disegno di legge presentato dal Ministero.

Le tasse minori portate da varie disposizioni legislative e da regolamenti, sono piuttosto gravose per la loro molteplicità che per la entità del balzello che impongono.

Toscana.

I diritti e le principali tasse marittime vigenti in Toscana sono le seguenti:

Diritti d'ancoraggio. — I bastimenti fino a 10 tonnellate, provenienti dall'estero, pagano un diritto fisso ad ogni approdo di lire toscane 2. (La lira toscana equivale a lire 0.84).

Detti da 10 a 20 tonnellate, lire toscane 4 di diritto fisso.

Detti maggiori di 20 tonnellate, soldi 10, pari a centesimi 42 per tonnellata ed approdo.

I bastimenti con bandiera toscana pagano la metà del diritto sopra stabilito.

I legni addetti alla pesca pagano un diritto fisso all'anno di lire toscane 10, pari a lire 8.40.

Tassa di faro. — I bastimenti tanto nazionali che esteri che approdano nel porto di Livorno, pagano un soldo e mezzo per tonnellata ed approdo (lire 0.06).

Negli altri porti della Toscana, soli centesimi due.

Tassa di tonnellaggio che si paga dai soli bastimenti toscani in ragione di una lira toscana, cioè centesimi 84 per tonnellata e per anno.

Per le Romagne.

La Commissione non poté esaminare tutte le leggi e regolamenti che riguardano le tasse e i diritti marittimi vigenti nelle Romagne.

Tuttavia dalle comunicazioni avute dal Governo poté desumere che sono vigenti in quelle provincie le seguenti principali tasse marittime, accompagnate da una quantità di altri piccoli pesi e retribuzioni.

Le tasse principali sono :

Passaporto d'esercizio. — Tassa annuale per tonnellata in ragione di scudi 0,07,5, pari a lire 0,40.

Tassa d'ancoraggio per bastimenti nazionali, e per esteri parificati nazionali, di scudi 0,03 per tonnellata o per approdo (lire 0,16).

La detta tassa per i bastimenti esteri non parificati ai nazionali è di scudi 0,12 (lire 0,64).

Permessi di sortita fino a tonnellate 149, diritto fisso, scudi 0,10 (lire 0,54).

Da tonnellate 150 ed oltre, scudi 0,20 (lire 1,08).

Permessi di zavorra fino a 19 tonnellate, scudi 1,00,0 (lire 5,37).

Indicate così le principali tasse marittime, se veniamo ad un esame comparativo con la tassa unica di ancoraggio proposta nel progetto ministeriale in centesimi 50 per approdo, noi troviamo risultati assai differenti nei molteplici e quasi infiniti casi che si presentano.

Le tasse attualmente vigenti nelle varie parti d'Italia, tranne pochissime, sono diverse non solo nella misura, ma nel modo di applicazione alla diversa capacità dei bastimenti. Onde la Commissione, quantunque abbia procurato di formarsi un concetto esatto della entità loro, nella grande generalità dei casi, non presume di presentarvi che un giudizio fondato sopra calcoli e dati approssimativi.

Da quei dati la Commissione ha potuto persuadersi:

1° Che le tasse proposte col progetto del Ministero, nella loro applicazione al movimento marittimo in generale, sono superiori a quelle attualmente vigenti nelle antiche provincie del regno e nelle varie parti d'Italia;

2° Che la tassa di ancoraggio proposta col progetto del Ministero è superiore a tutte le tasse simili, cioè proporzionali vigenti nelle varie parti d'Italia, e in molti casi riesce anche maggiore delle tasse proporzionali vigenti aumentate coll'aggiunta delle tasse fisse pure vigenti;

3° Che il sistema dell'abbonamento reca un'utile innovazione, la quale riesce a grande vantaggio del commercio marittimo pei legni che approdano più di tre volte all'anno, facendo operazioni di commercio nei porti dello Stato;

4° Che riguardo ai piroscafi, il movimento de' quali va acquistando una sempre crescente importanza, che nelle nuove condizioni del regno è fatta anche maggiore dall'utilità e dalla necessità di avere rapide, frequenti e per ogni modo agevolate comunicazioni fra le varie parti della Penisola, riguardo ai piroscafi, diciamo, le leggi vigenti li assoggettano ad una tassa che corrisponde ad un abbonamento mensile, e la tassa proposta dal progetto ministeriale è più grave della tassa vigente.

Diritti di porto, cioè :

1. Tassa d'ancoraggio	L. 231,677. 08
2. Passeggeri	» 22,827. 50
3. Tasse di darsena	» 6,425. 75
4. Permesso di carenare, ecc.	» 2,581. 48
5. Imprestito tavole, ecc.	» 701. 50
6. Deposito materiali	» 985. 61
7. Permessi uscita e partenze	» 9,644. 98
8. Maneggio zavorra	» 1,640. 15
9. Assistenza ai fuochi, e diversi. »	2,326. 80
	<u>L. 278,810. 85</u>

dei quali diritti sono aboliti quelli soli indicati ai numeri 2 e 7.

Tasse di navigazione, cioè :

1. Tasse di navigazione	L. 66,940. »
2. Patenti di nazionalità	» 292. »
3. Ruoli di equipaggi	» 3,410. »
4. Armamento alla pesca.	» 863. 80
5. Ammissione agli esami	» 2,373. »
6. Patente di grado	» 5,416. 40
7. Licenze per viaggi, comandi, ecc. »	788. 40
8. Libretti di matricolazione	» 1,048. 20
9. Proventi diversi	» 4,920. »
	<u>L. 86,051. 80</u>

Queste cifre ci offrono argomento per affermare che la tassa di centesimi 50 per tonnellata ed approdo è alquanto grave in confronto delle preesistenti.

Gioverà di notare che le minori cifre o sono estranee al disegno di legge in discussione, come abbiamo notato più

quella vigente. E basterebbe questo ultimo aumento per coprire la perdita del ricavo della tassa di navigazione.

Nè può temersi che il sistema dell'abbonamento introdotto, o diremo meglio generalizzato e modificato dal progetto ministeriale, abbia per conseguenza di diminuire il prodotto.

I bastimenti che fanno due o tre viaggi, se hanno una portata superiore alle 40 tonnellate non ottengono una sensibile diminuzione in confronto delle tasse vigenti, applicando la tassa di centesimi 40 — e sarebbero invece soverchiamente gravati se avesse effetto la proposta ministeriale.

Nessuna diminuzione di tassa, anzi un qualche aumento, non lieve, si verificherà pei bastimenti a vapore, i quali, sia con la legge in discussione, come con le vigenti, sono sottoposti ad una tassa mensile. E il movimento della marina a vapore, lo ripetiamo, va acquistando e deve acquistare uno sviluppo ed un incremento grandissimo. Giova notare che nell'anno passato il movimento dei vapori nel porto di Genova fu il seguente :

Da Genova a Marsiglia.

Piroscafi Nazionali	13	Viaggi	37	Tonnellate	6 257
» Esteri	32	»	240	»	66 558

Da Marsiglia a Genova.

Piroscafi Nazionali	14	Viaggi	56	Tonnellate	8 763
» Esteri	32	»	218	»	58 652

Da Genova a Livorno.

Piroscafi Nazionali	12	Viaggi	256	Tonnellate	25 022
» Esteri	66	»	254	»	97 903

Da Livorno a Genova.

Piroscafi Nazionali	20	Viaggi	234	Tonnellate	23 193
» Esteri	25	»	111	»	28 162

Il commercio di Genova era nel 1848 valutato a 278 milioni. Nel 1859 valutavasi a 459 milioni.

Il movimento del suo porto dava nell'anno ora scorso il risultato seguente:

			tonn.	equipaggio
Vapori, Cabotaggio Esteri	Arrivi e partenze	Bastimenti	n° 3 122 576 730	85 138
			» 6 202 176 741	31 138
			» 5 925 799 220	50 448
			15 249 1 546 691	166 784

con un movimento utile al traffico di bastimenti (arrivi e partenze) n° 10 782 e tonnellate 809 801.

Il movimento del commercio marittimo poi fu valutato lo scorso anno in tonnellate 2,309,989, ed oggi giorno la flotta mercantile italiana la possiamo valutare d'una portata che si avvicina alle 600,000 tonnellate.

Questi dati ci rassicurano, lo ripetiamo, sull'avvenire della marina, e sulle conseguenze anche nei rapporti della finanza, della immancabile sua prosperità. Epperò, senza cercare esempi ne' paesi stranieri, dove troviamo tasse marittime anche più miti di quelle che vorremmo adottate, noi proponiamo con fiducia e con convinzione la diminuzione della tassa proposta dal Ministero. L'Italia ha riunito una gran parte delle sue forze marittime e, mentre stiamo aspettando quelle che la violenza tiene separate dalla comunione nazionale, bisogna che, nel colpire di tasse questi tanto utili valori, lasciamo che l'industria si rinforzi e si estenda, e i suoi capitali si formino all'ombra di quel sistema di libertà commerciale e di miti balzelli, del quale abbiám fatto esperienza con vantaggio dell'industria privata e della cosa pubblica.

Venendo ora a parlare delle altre questioni, che si sollevarono in seno della Commissione sul disegno di legge in discorso, diremo che fu notato essere conveniente modificare il secondo capoverso dell'articolo I°, togliendo le

marina ed al commercio in generale, e si fa un nuovo passo sulla via della libertà dei traffichi, non si reca all'erario un danno che possa riputarsi di qualche rilevanza.

Infatti osservava lo stesso signor ministro che tanta è l'attività che regna nei porti del Mediterraneo, che pochissimi saranno i legni che rimarranno stazionari nei porti senza farvi operazioni di commercio. E questa attività, non v'ha dubbio, andrà per l'avvenire sempre crescendo con rapida progressione.

E del resto, questa modificazione viene a correggere una anomalia della legge 26 giugno 1851, in confronto alle stipulazioni del trattato di commercio con la Francia, approvato con legge del 6 febbraio di quell'anno. In forza dell'articolo 9 di quel trattato, i bastimenti che entrano nei porti dello Stato, e ne partono in zavorra, oppure vi entrano e ne partono senza aver fatto operazioni di commercio, non sono sottoposti a tassa veruna; non si parla nel trattato, nè vi si accenna a limitazione di permanenza; e quindi andrebbero nel caso concreto esenti da tassa; mentre per la legge citata del 1851, e precisamente in forza dell'articolo 10, i bastimenti nazionali, passato un dato termine, sarebbero sottoposti a tassa.

Elevavasi nel seno della Commissione un'altra controversia sulle disposizioni dell'articolo 3, col quale si stabilisce che i bastimenti, i quali cominciano un'operazione di commercio in un porto dello Stato, e la continuano e compiono in altri porti pure dello Stato, non pagano che una sol volta la tassa, *purchè non tocchino un porto estero*.

Questa restrizione parve ad alcuni dei vostri commissari contraria a quelle larghe vedute, ed a quella solidarietà nei traffichi fra le nazioni civili, che da alcuni anni comincia a prevalere nelle leggi internazionali; la progressiva diminuzione delle tariffe daziarie, l'abolizione dei diritti differenziali, le facilitazioni d'ogni sorta che si fanno al commercio, le opere e gli emporii che per tutto si reclamano

operazioni di commercio, tuttavia, essendo il dubbio possibile, la Commissione credette di poter aderire alla domanda del ministro accettando un articolo d'aggiunta, che porterebbe il numero 5°, nei seguenti termini:

« L'imbarco e lo sbarco di passeggeri equivale all'imbarco e sbarco di merci per l'applicazione della tassa d'ancoraggio. »

Più gravi controversie nacquero in seno alla Commissione quando trattossi di adottare l'articolo quinto del progetto ministeriale.

Non fu contestato che, una volta ammessa la tassa d'ancoraggio in ragione di centesimi 40 per ogni tonnellata, l'abbonamento annuo del quale godono per favore i legni a vela ed i piroscafi rimorchiatori dovesse essere fissato in ragione di tre volte la tassa, e quindi in lire una e centesimi venti, invece di lire una e centesimi cinquanta.

Ma qui venne la controversia sulle esenzioni di cui godono ora i minori bastimenti nelle provincie meridionali, e sulle minori tasse, delle quali erano colpiti nelle antiche provincie del regno, ove per la legge del 1851 era accordata una specie d'abbonamento.

Tuttavia, se si ammetta la tassa di centesimi 40 invece di quella proposta dal Ministero, i minori bastimenti delle antiche provincie del regno troverebbero in confronto delle tasse preesistenti un qualche alleviamento.

Ma la cosa procede diversamente nelle provincie meridionali.

In forza della legge 25 febbraio 1826 sono stabilite in ordine alle tasse di patente, tonnellaggio, spedizione e passaporto, le seguenti esenzioni:

Art. 28. Il diritto di patente, del quale sono esenti i legni di venti tonnellate o meno, è fissato come si vede in fine della tariffa.

Art. 29. Qualunque barca che traffica soltanto nell'interno dei porti e nei fiumi e che non abbia l'obbligo di

legge di navigazione di commercio del 25 febbraio 1826, in guisa che è dovuto il diritto di lanternaggio tutte le volte che è dovuto il diritto di tonnellaggio, ed al modo stesso le eccezioni e le esenzioni stabilite per l'uno s'intenderanno dettate per l'altro. »

La Commissione, prima ancora che ispezionasse le testuali disposizioni sovracitate, aveva esaminato la questione se convenisse mantenere le esenzioni di cui godono i bastimenti di portata minore alle venti tonnellate nelle provincie meridionali, ovvero se fosse conveniente di sottoporli alla tassa comune, o ad una tassa speciale ma generale, e infine se convenisse estendere la esenzione a tutti questi legni minori in tutte le diverse parti del regno.

Coloro che sostenevano quest'ultima opinione facevano osservare che nel loro complesso i bastimenti d'una portata inferiore alle venti tonnellate non presentavano che un tonnellaggio insignificante, il quale se doveva misurarsi sui dati che si hanno con precisione della marina mercantile delle antiche provincie, non era superiore al decimo del tonnellaggio, anche comprendendo i legni di portata inferiore a trentasei tonnellate. Dalla quale cifra deve farsi la deduzione del tonnellaggio de' bastimenti di portata superiore alle venti, ma inferiore alle trentasei, ed inoltre di tutti quelli che sono addetti alla pesca, che sono assai numerosi, e che sono esenti da tassa.

Di pochissima rilevanza sarà adunque il prodotto che le finanze ricaveranno dalla tassa applicata a queste piccole navi. E se consideriamo che, mantenendo la esenzione pei bastimenti pescherecci, e non per altri, si dovrà esercitare una vigilanza sui legni stessi per impedire le frodi, e che questa sorveglianza importerà una certa spesa, ne verremo a conchiudere che ben piccolo sarà il vantaggio che questa tassa, nel caso concreto, arrecherà al paese.

Più gravi osservazioni facevansi intorno ai bastimenti che nell'Italia meridionale godono un'esenzione non in relazione

di provvida legislazione, perocchè poco o nulla facevasi da quel Governo per migliorare i suoi porti, e diminuire le spese di trasporto; essere intenzione del Governo di erogare somme considerevoli per migliorare i porti dello Stato; non potersi quindi adattare a diminuirne gli introiti.

Prevalse nella maggioranza della Commissione il partito di respingere la esenzione di cui è parola, e solo mantenne la risoluzione di mitigare alquanto la tassa.

Già la legge del 1851 per le antiche provincie e le leggi di Toscana mantenevano una tassa annuale e fissa non avuto riguardo al numero degli approdi. Questa era una tassa di favore consigliata da quelle stesse considerazioni che indussero il legislatore ad esimere dalle tasse i bastimenti addetti alla pesca. La tassa si risolve in un dazio, e come per alcune derrate il legislatore credette pienamente conforme a giustizia lo esimerle da qualsiasi balzello, e valga ad esempio l'abolizione completa e lodatissima del dazio sui cereali, così non ripugna a giustizia, anzi è rigorosamente giusto, che i minori bastimenti, più generalmente applicati al piccolo cabotaggio, ed al trasporto della produzione del paese nelle varie sue parti, siano colpiti di una tassa alquanto minore. La Commissione proporrebbe che le navi minori di 40 tonnellate paghino una sola tassa d'ancoraggio all'anno, che vorrebbe fissata in centesimi quaranta per tonnellata di capacità qualunque sia il numero dei loro approdi.

Abbiamo notato che il numero di queste minori navi è limitato, e ne abbiamo indotto che lo esimerle dalla tassa non avrebbe recato un sensibile danno alla finanza dello Stato. Potevamo anche aggiungere che questo danno era compensato dal prodotto della tassa di ancoraggio, accresciuta ed applicata a tutti gli altri bastimenti; ora aggiungeremo che una ragione d'equità consiglia a non colpir d'improvviso d'una tassa grave, qual'è quella di lire una e centesimi venti la tonnellata, bastimenti che ne andavano totalmente esenti, tanto più che, tolte di mezzo le esenzioni,

sembrato utile il lasciare nelle mani del Governo un mezzo per ottenere dagli esteri Governi, coi quali non siavi parità di trattamento della nostra con la loro bandiera, una perfetta parificazione a vantaggio del nostro commercio marittimo. Notavasi del resto che la bandiera estera ottiene col progetto proposto dalla Commissione nuovi e notevoli vantaggi, onde trovi convenienza ad accostarsi ai nostri mercati marittimi; imperocchè, se confrontiamo le tasse stabilite dalla presente legge pei legni forestieri non ammessi alla parità di trattamento coi nazionali, noi la vediamo raddoppiata, ma troviamo per altro che, secondo le leggi vigenti in Romagna, questa tassa è quadrupla, più che quadrupla nelle stesse antiche provincie del regno, e in quelle dell'Italia meridionale le tasse di tonnellaggio, e di lanternaggio in caso simile ammontano nientemeno che al decuplo. (Legge 25 febbraio 1826, articoli 68, 73, 77, e reale decreto 23 novembre 1859).

Fu anche disputata la convenienza delle disposizioni che si contengono negli articoli 17 e 18 del progetto ministeriale, cioè le tasse per le ammissioni agli esami, e le patenti di grado nella marina mercantile.

Taluni dei vostri commissari avrebbero desiderato la completa abolizione di queste tasse, delle quali le prime vengono a costituire una tassa sull'intelligenza, un ostacolo che la legge pone all'accertamento legale dell'idoneità all'esercizio di una professione alla quale è chiamata una parte numerosa e non molto agiata delle nostre popolazioni, e l'altra una tassa assai grave e nuova per le altre provincie d'Italia per autorizzare l'esercizio di una professione, che con ogni maniera di eccitamento converrebbe favorire e moltiplicare, anzichè diminuire o sottoporre a balzello.

Non ignoravano gli oppositori come sia grave controversia quella che riguarda le tasse poste sull'insegnamento, e come contraddittorie siano nella questione le sentenze d'uomini

delle merci sui moli, sui ponti e sulle banchine de' porti e delle darsene verranno regolate per decreto reale.

Obbiettavasi a questa disposizione che, trattandosi di tasse, non poteva abbandonarsene la fissazione al potere esecutivo. Alcune, anzi la più gran parte di esse erano state regolate con varie leggi e con disposizioni aventi forza ed autorità di un vero atto legislativo, nè altrimenti potevano modificarsi che con un atto che avesse eguale autorità ed efficacia, e un simile atto era essenzialmente riservato al potere legislativo.

E che le tasse di cui trattasi fossero regolate quasi tutte con atti legislativi, lo dimostra la semplice ispezione delle due leggi in data 20 settembre 1857, nn. 2476, 2477, non che della notificazione del Governo di Toscana del 27 ottobre 1846 e del *motuproprio* di papa Pio VII, in data 31 gennaio 1820, nei quali atti le dette tasse sono regolate unitamente alle diverse altre tasse marittime.

Proponevasi pertanto che i diritti e le retribuzioni contemplate in detto articolo fossero regolate per legge speciale.

Rispondevasi alla fatta obbiezione che, se potevasi sostenere con fondamento occorrere una legge per ciò che riguarda la finanza per la pesca, e i diritti di cancelleria per gli uffici della marina mercantile, lo stesso non poteva dirsi per le altre retribuzioni, fitti e compensi, i quali, oltrechè erano diversi da luogo a luogo, e quasi da stagione a stagione, non vestivano il carattere di vere tasse, ma erano il corrispettivo di prestazioni d'opera e di servigi personali, ovvero il prezzo d'affitto per l'uso di oggetti o per l'occupazione di aree nei porti dello Stato. Aggiungevasi che simili retribuzioni e corrispettivi non potevano regolarsi con norme stabili ed uniformi.

Era questa l'opinione anche dell'onorevole signor ministro della marina, interrogato in proposito. Il quale però, considerando la pochissima importanza della finanza che si per-

cepisce per la pesca nelle acque dello Stato, e la poca entità dei diritti di cancelleria degli uffici della marina mercantile, dichiaravasi disposto a consentirne l'abolizione.

Concorrendo in questo pensiero, la Commissione esaminò se fosse possibile sopprimere l'articolo 20, e così lasciare in disparte la questione; ma si accorse che mal potevasi combinare la soppressione di questa disposizione di legge con quella necessariamente generale dell'articolo 21, senza lasciare aperto il varco a dubbi e ad incertezze. Perciò venne nella determinazione di proporre la soppressione della finanza per la pesca e dei diritti di cancelleria, e di lasciare che siano regolati per decreto reale gli altri corrispettivi registrati nell'articolo 20. Questi decreti reali dovrebbero però, a senso di alcuni membri della Commissione, essere convertiti in legge in occasione dell'approvazione del bilancio della marina pel 1862.

Dato fine così alla esposizione delle discussioni che si agitarono nel seno della vostra Commissione, e delle risoluzioni che furono da essa adottate, noi presentiamo nell'unito schema le conseguenti proposte, sopra molte delle quali è annuente il signor ministro, e speriamo che vorrete accoglierle con benevolenza o confermarle con la vostra approvazione.

DISEGNO DEL MINISTERO

CAPO I.

Tassa d'ancoraggio.

Art. 1.

I bastimenti nazionali e gli esteri assimilati ai nazionali, di qualunque provenienza, andranno soggetti ad una tassa di ancoraggio di centesimi 50 per tonnellata di capacità.

La tassa di ancoraggio sarà dovuta ogni qualvolta il bastimento approdi in un porto, in una rada o spiaggia dello Stato, e vi faccia operazioni di commercio; ovvero vi stanzioni più di venti giorni da quello dell'approdo, tanto volontario, che forzato.

Art. 2.

Non sono considerate operazioni di commercio il mandare la lancia a terra, il consegnare o ricevere lettere ed anche semplici campioni, ed il rifornirsi di qualsiasi provvigioni od attrezzi di bordo che possano essere necessari al compimento del viaggio.

Art. 3.

I bastimenti che imbarcano o sbarcano merci in più porti, rade o spiagge dello Stato, pagano la tassa di ancoraggio nel luogo in cui incominciano l'operazione, e ne vanno esenti in quelli ove la continuano o la compiono, purchè in tale intervallo non tocchino alcun porto estero. Se toccano un porto, rada o spiaggia esteri, pagheranno la tassa come al primo approdo.

DISEGNO DELLA COMMISSIONE

CAPO I.

Tassa d'ancoraggio.

Art. 1.

I bastimenti nazionali e gli esteri equiparati ai nazionali, di qualunque provenienza, andranno soggetti ad una tassa di ancoraggio di centesimi 40 per tonnellata di capacità.

La tassa d'ancoraggio sarà dovuta ogniquale volta il bastimento approdi in un porto, in una rada o spiaggia dello Stato, e vi faccia operazioni di commercio.

Art. 2.

Identico.

Art. 3.

I bastimenti che imbarcano o sbarcano merci in più porti, rade o spiagge dello Stato, pagano la tassa di ancoraggio nel luogo in cui incominciano l'operazione, e ne vanno esenti in quelli ove la continuano o la compiono, ancorchè continuino la medesima operazione in porti esteri.

Art. 7.

I bastimenti esteri, che non siano ammessi per trattati a godere degli stessi favori dei nazionali, saranno assoggettati al doppio del diritto, seguendo nel resto le regole stabilite pei bastimenti nazionali.

Art. 8.

Nel determinare la tassa dovuta dai piroscafi si farà dalle loro tonnellate la deduzione del quaranta per cento per lo spazio occupato dalle macchine e relativi accessori.

Art. 9.

Sono esenti dal pagamento della tassa d'ancoraggio:

I bastimenti della marina militare di qualsivoglia bandiera;

I battelli addetti alla pesca costiera e quelli che fanno il servizio interno dei porti e spiagge.

Art. 10.

Andranno pure esenti dalla tassa d'ancoraggio i bastimenti, che, appena varati dai cantieri dello Stato, entreranno in un porto o rada per ultimarvi i lavori indispensabili alla loro navigazione e ne ripartiranno senza avervi fatte operazioni di commercio.

CAPO II.

Diritti marittimi diversi.

Art. 11.

I bastimenti nazionali di qualunque portata, e gli esteri assimilati ai nazionali, pagheranno per diritto d'ingresso nelle darsene dello Stato centesimi cinquanta per tonnellata.

Art. 8.

Identico.

Art. 9.

Identico.

Art. 10.

Identico.

Identico.

I battelli addetti alla pesca e quelli che fanno il servizio interno dei porti e lungo le spiagge.

Art. 11.

Identico.

CAPO II.

Diritti marittimi diversi.

Art. 12.

I bastimenti sì nazionali che esteri equiparati ai nazionali pagheranno per diritto d'ingresso nelle darsene dello Stato centesimi cinque per tonnellata.

di costruttore navale di seconda classe, lire venti.

Dagli aspiranti al grado di padrone, lire dieci.

Art. 18.

Per la spedizione delle patenti di grado della marina mercantile saranno percepiti i seguenti diritti:

Patenti di capitano di lungo corso e di costruttore navale di prima classe, lire novanta.

Dette di capitano di grande cabotaggio e di costruttore navale di seconda classe, lire sessanta.

Dette di padrone, lire trenta.

Per la promozione da un grado all'altro si pagherà la differenza che passa tra i diritti fissati per i due gradi con l'aumento di lire cinque.

Occorrendo di dover rilasciare un duplicato delle patenti di grado, si percepiranno lire cinque.

Art. 19.

Per le autorizzazioni illimitate ai marinari di comandare battelli pel piccolo traffico della costa e per quelle di dirigere battelli alla pesca illimitata in alto mare od all'estero, e per le licenze di esercitare il cabotaggio in paese estero oltre i limiti assegnati alla navigazione dei capitani di cabotaggio o dei padroni, si pagheranno lire dieci.

Per ogni duplicato delle dette autorizzazioni si percepiranno due lire.

Art. 19.

Per la spedizione delle patenti di grado della marina mercantile saranno percepiti i seguenti diritti:

Patenti di capitano di lungo corso e di costruttore navale di prima classe lire 60.

Dette di capitano di grande cabotaggio e di costruttore navale di seconda classe lire 40.

Dette di padrone lire 20.

Per la promozione da un grado all'altro si pagherà la differenza che passa fra i diritti fissati per i due gradi coll'aumento di lire cinque.

Occorrendo di dover lasciare un duplicato delle patenti di grado si percepiranno lire cinque.

Art. 20.

Identico.

L'onorevole Serra-Cassano fu nominato Commissario regio per sostenere la discussione di tale disegno di legge.

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 14 giugno 1861.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE RATTAZZI.

L'onorevole Depretis, quale relatore, così risponde nella discussione generale agli onorevoli Ninchi e Bixio:

Io NON avrò che a dire brevissime parole in risposta all'onorevole Ninchi e all'onorevole deputato Bixio.

Veramente, come relatore della Commissione, io mi trovo in una condizione un po' singolare, perchè ho sostenuto in seno alla Commissione delle opinioni che si avvicinano molto a quelle degli onorevoli preopinanti; e infatti la Commissione aveva nominato a relatore l'onorevole nostro collega Monticelli.

Disgraziatamente egli cadde malato, quando stava appunto preparando la relazione, ed i miei onorevoli colleghi hanno avuto la bontà di fissare la loro scelta sopra di me, ed io ho avuto forse la debolezza di accettare un incarico che altri avrebbe assai meglio disimpegnato.

Ad ogni modo dirò quale è stato il criterio che ha guidato la Commissione nel suo lavoro.

Essa ha creduto che in fatto di tasse marittime si dovesse piuttosto pensare a semplificarle, a coordinarle, anzichè a crearle e ad accrescerle; anzi essa ha creduto che veramente non si trattasse nemmeno di vere tasse, ma di corrispettivi di certi servigi che lo Stato rende al commercio marittimo,

E in fatto di tasse marittime, esse debbono essere assai miti, affinchè non vadano a colpire dei valori nell'atto in cui si formano, e ad isterilire delle forze, quando appena cominciano a svilupparsi. Questo ramo d'attività sociale è sommente importante che non sia compresso coi balzelli quando comincia ad espandersi.

Io mi arresto a queste semplici spiegazioni, le quali dimostrano che, se da un lato la Commissione fu ispirata dal pensiero essere la libertà il principale elemento che possa far prosperare il commercio, d'altra parte non ha tralasciato di preoccuparsi dello stato della finanza pubblica, ed ha procurato di mantenerle una risorsa di qualche considerazione.

Ma, per ottenere questo doppio intento, la Commissione credette che le tasse marittime dovessero mantenersi entro giusti limiti, e questi limiti furono accuratamente studiati, onde la marina mercantile non fosse troppo gravemente colpita a danno di quello sviluppo del commercio marittimo che tutti dobbiamo considerare e promuovere, siccome un grande interesse nazionale.

All'articolo 1°, l'onorevole Bastogi, ministro delle finanze, sosteneva la **tassa d'ancoraggio di centesimi 50 per tonnellata:**

LA COMMISSIONE non può consentire col ministro di mantenere la tassa di 50 centesimi. Io procurerò di dimostrare alla Camera che la tassa di 40 centesimi, proposta dalla Commissione, mentre è ad una tal misura per cui le finanze dello Stato non vengono a soffrire danno, d'altra parte è abbastanza moderata onde la marina possa sopportarla; la Commissione crede di averla misurata per modo che se fosse aumentata, in molte parti d'Italia la marina verrebbe sottoposta ad un peso troppo grave, e inconsueto, appunto là dove ha bisogno di essere aiutata colle agevolzze e colle facilitazioni maggiori.

Nell'Italia meridionale ci sono due tasse proporzionali, e due altre lievi tasse di cui farò cenno alla Camera. La tassa principale è quella denominata *diritto di tonnello* che è fissato pei bastimenti nazionali, o parificati coi nazionali, a quattro grana per tonnello e per approdo, cioè a dire a 17 centesimi, poi la tassa di lanternaggio che è fissata nella stessa somma.

Noterò di passaggio alla Camera che questa seconda tassa di lanternaggio è uno degli ultimi regali che l'amministrazione del Governo borbonico ha fatto alle provincie del mezzogiorno, perchè non ha cominciato ed essere in vigore che il 1° gennaio 1860. Prima di quest'epoca la tassa d'ancoraggio non era che di 17 centesimi. Le altre tasse, che sono minime, sono il diritto di spedizione, il quale, secondo la portata dei bastimenti, varia da 4 centesimi a 1 e 1½ e meno per i bastimenti maggiori, essendo stabilita una scala sui cui particolari credo inutile di trattenere la Camera.

Dunque in complesso si avevano 34 o 36 centesimi per tonnello e per approdo.

Lo stesso è per la tassa di patente, la quale in alcuni casi aggrava fino a 13 centesimi, ma soltanto per i bastimenti che oltrepassavano di poco le 21 tonnellate; per i bastimenti maggiori, per esempio di 160 tonnellate, questa tassa discende a 3 centesimi e 1½ per tonnello e per anno. Ognun vede che, se il bastimento fa diverse operazioni commerciali nell'anno, questi 3 centesimi e 1½ devono ancora dividersi in tante volte quante sono le diverse operazioni.

Tutte queste tasse insieme riunite non raggiungono quella di 40 centesimi proposta dalla Commissione, e tanto meno la tassa proposta dal Ministero.

Ma si può fare una obbiezione. L'abbonamento, mi si può dire, è un vero vantaggio per la marina, ed io non ho tralasciato di riconoscere nella relazione che è veramente un beneficio per la navigazione di potere, pagando tre volte la tassa di ancoraggio, fare nell'anno tutte le operazioni

sarà certo la perdita di poche migliaia di lire, compensate col prodotto di altre provincie, che tratterrà il signor ministro dal mostrare il suo interessamento per lo sviluppo della marina mercantile.

D'altra parte sarebbe un po' singolare che nel paese, nel quale si è fatta la riforma economica, che qui dove abbiamo abolito i dazi sui cereali e fatta un'immensa innovazione diminuendo tutte le tasse daziarie, volessimo procedere a ritroso, massimamente quando la marina mercantile gode in altre parti d'Italia esenzioni importantissime, che andrebbero a cessare, perchè, secondo questa legge, uno stesso sistema di tasse sarebbe esteso a tutta Italia; in un paese, dico, come il nostro, e dopo i nostri precedenti, sarebbe singolare che noi volessimo aggravar le tasse marittime, anzichè limitarci ad unificarle e coordinarle, se non possiamo pel momento diminuirle.

Io prego quindi il signor ministro perchè voglia accettare la proposta che la Commissione ha fatta in un senso tutto affatto conciliativo, ed ammettere la tassa di 40 centesimi, che riesce di vantaggio alla finanza, senza gravare di troppo sulla marina mercantile.

Seduta del 15 giugno 1861.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE RATTAZZI.

Ancora sull'articolo 1°:

Io ho il dovere, come relatore, di riassumere in brevi parole le principali obbiezioni che furono fatte alla proposta della Commissione, e di esprimere le ragioni per le quali essa crede di persistere nelle sue conclusioni.

Si manifestarono, e nella discussione generale della legge e in quella del primo articolo, opinioni non solo tra loro

esattamente il suo mandato ed il suo compito: essa ha ritenuto che qui trattavasi, non di una legge che dovesse imporre nuove tasse marittime o rimaneggiarle mutando il sistema, ma di una legge, la quale, come porta il suo titolo, dovesse, principalmente non solo, ma esclusivamente avere per iscopo di regolare le tasse marittime per tutta Italia, di semplificarle e di unificarle.

Quindi i lavori della Commissione dovettero consistere in uno studio comparativo delle diverse tariffe vigenti nelle varie provincie d'Italia, confrontandole con le nuove tasse proposte, ed in uno studio il quale procurasse di mettere in chiaro quali sarebbero state le conseguenze pratiche dell'applicazione delle tasse che si volevano sancire, per vedere se la tassa proposta riusciva all'intento di unificare e semplificare le tasse marittime per tutta Italia, senza che questa opera di unificazione avesse delle conseguenze funeste, sia per gli interessi del commercio marittimo, sia per le finanze dello Stato.

Doveva quindi la Commissione procurare di risolvere il problema col proporre una tassa che possibilmente si accostasse alle tasse vigenti; essa quindi doveva cercare non di sovrapporre alle tasse attuali uno strato nuovo, elevato ad uno stesso orizzonte, che premesse inegualmente gli interessi prima colpiti, ma invece doveva diminuire le tasse dove fossero troppo gravi, e doveva necessariamente aumentarne alcune altre le quali potevano ancora soffrire qualche aumento senza di troppo aggravare le condizioni del commercio marittimo, in confronto allo stato precedente di cose.

La Commissione, dopo uno studio diligente delle varie tariffe vigenti, dopo un lavoro principalmente aritmetico e statistico, fatto senza idee preconcelte, trovò nella cifra di quaranta centesimi quella che più si accosta all'intento che si prefigge la legge e ad un tempo quella che riesce la più equa e la più ragionevole onde sciogliere il problema della unificazione delle tasse marittime.

ammettere che, per sussidiare le finanze, si debbano ciecamente adottare gli aumenti delle tasse esistenti senza ponderato e maturo esame, massimamente se queste tasse, aumentate oltre misura, vanno a colpire il lavoro ed il capitale nella sua incipiente formazione, come non si può ammettere che lo Stato, senza necessità dimostrata, debba intromettersi, con la sua azione e con la sua ingerenza, nel movimento delle industrie e del commercio, che devono trovare la loro prosperità nella libertà, nel proprio elaterio, nella naturale esplicazione delle proprie forze.

Per dimostrare, per quanto lo si possa in questa materia, e nella mancanza di molti dati statistici, che sicuramente avrebbero agevolato il lavoro della Commissione, e che, disgraziatamente non possiamo avere per molte parti d'Italia, per dimostrare, dico, come la Commissione abbia cercato di adempiere al proprio compito, io dovrò addurre alcuni esempi ed alcune cifre, dalle quali io spero che la Camera si persuaderà come il sistema, al quale la Commissione dovette attenersi e si attenne, era esattamente quello di regolare i diritti marittimi, di unificarli, chè tale era veramente lo spirito e lo scopo del disegno di legge, dal quale la Commissione non ha creduto mai di dipartirsi.

Io comincerò dalle vecchie provincie del regno.

La tassa di navigazione ha fruttato, nel 1859, la somma di lire 66,940. Questa tassa non esisteva e non esiste nelle altre provincie d'Italia, e nemmeno negli altri Stati di Europa.

È una vera tassa diretta che malamente fu classificata fra i diritti marittimi, perchè non ha nulla affatto di comune con quelli; è una cosa diversa affatto dalle tasse di ancoraggio o di tonnellaggio, o di faro.

Ora, era naturale che una tassa simile, che era in vigore in una sola parte del regno, dovesse essere abolita.

La questione riducevasi adunque a trovar modo di fare rientrare nella cassa dello Stato la somma che coll'aboli-

così semplici, che ognuno le può afferrare, ognuno vederne il significato e dedurne le naturali conseguenze.

La tassa di navigazione fruttò, come dissi, all'erario dello Stato la somma di franchi 66,940. Si tratta di abolire questa tassa e di far rientrare il suo prodotto nelle casse dello Stato. La tassa di ancoraggio ha fruttato, nel 1859, lire 231,677.08. Nella mancanza di dati, questo frutto della tassa che rappresenta il prodotto di due fattori, l'uno di 0.20, l'altro di 0.30, poteva ragionevolmente credersi il prodotto di un solo fattore di centesimi 25. In questo caso, portando la tassa da centesimi 25 a centesimi 40, cioè accrescendola di $\frac{1}{2}$, noi venivamo ad ottenere un prodotto di circa lire 87,000, col quale veniva a coprirsi la tassa di navigazione e le altre due tasse minori, l'una di sbarco dei viaggiatori, l'altra pel diritto d'uscita, che in complesso giungono a poco più di 30,000 lire.

Ma io voglio anche per un momento lasciare in disparte questi dati, che sono quelli sui quali la Commissione aveva il diritto di istituire i suoi regolamenti ed i suoi calcoli, poichè il Ministero non le ha fornito più copiose notizie, e voglio invece attenermi ai dati che mi furono ieri nella discussione somministrati dal ministro e che io raccolsi di volo. Ieri il ministro delle finanze diceva che il movimento attuale e tassabile delle antiche provincie del regno saliva a 674,000 tonnellate.

Anche in questo caso, ed anche ritenuto che nella grandissima parte dei casi, anzi nella totalità, la tassa che si applica pel diritto di ancoraggio sia di trenta centesimi, se aumentiamo questa tassa di dieci centesimi, ne otterremo indubitatamente una somma non minore di lire 67,400, la qual somma andrà crescendo in avvenire, e sarà fin d'ora di tale rilevanza che coprirà intieramente la perdita che le finanze faranno del prodotto della tassa di navigazione che non giunge a quella cifra.

Adunque, nella peggiore di tutte le ipotesi, la perdita delle finanze per le antiche provincie sarebbe limitata a 30,000

dalle conseguenze della introduzione del sistema di abbonamento, di cui ammetto in massima i vantaggi, quantunque non sia in grado di apprezzarne la precisa estensione.

Avverto pure che non tengo conto delle tasse minori, perchè il loro peso, vario secondo il tonnellaggio, riesce affatto insignificante nella grande generalità dei casi.

Notisi adunque che un bastimento di 40 tonnellate, che faccia tre viaggi, secondo la tassa attuale, paga 49 lire; secondo il progetto ministeriale, pagherebbe 60 lire; secondo quello della Commissione, ne pagherebbe 48. Ecco che la tassa della Giunta si accosterebbe possibilmente allo stato attuale delle cose. Se fosse un legno estero, la tassa attuale non lo colpirebbe che di 24 lire. Ma, signori, la differenza da 24 lire a 60 mi pare un po' troppo grave; simili passaggi repentini non si debbono ammettere leggermente in fatto di tasse.

Un bastimento di 58 tonnellate, che faccia anch'esso tre viaggi, la tassa attuale lo colpisce di lire 55; col progetto del Ministero la tassa è di 75; col progetto della Giunta di 60 lire. Un bastimento estero, che non paga il diritto fisso di navigazione, pagherebbe 30 lire; ma 30 invece di 75, o signori, anche in questo caso mi pare che sia troppo: parmi che il passaggio sia troppo rapido, che il salto sia più in là di quello che si possa ragionevolmente consentire, seguitando i principii di una buona amministrazione.

Io potrei addurre molti esempi che ho qui preparati, sia per le antiche provincie del regno, che per tutte le provincie d'Italia; ma non voglio dilungarmi troppo per non abusare della pazienza della Camera. I bastimenti di 200 tonnellate che fanno tre viaggi, secondo la tassa attuale, pagano lire 246.66; col progetto del Ministero ne pagano 300; col progetto della Commissione 240. La differenza dunque tra l'antico e il nuovo sistema starebbe tra 246 e 240; come ognun vede, sarebbe inavvertita. Un bastimento estero pagherebbe, allo stato attuale delle tariffe, lire 180; secondo

ogni rapporto, mi pare di stabilire la tassa di 240, perchè la differenza fra 180 e 240 è meno notevole e più sopportabile, mentre tra 180 e 300 abbiamo ancora uno di quegli sbalzi che non si possono in modo alcuno giustificare. Questi esempi e questi confronti, come ho detto, potrei estenderli, ma dovrei abusare del tempo della Camera. La Commissione ha creduto di aver adempito coscienziosamente ed accuratamente il suo mandato, essa ha cercato di interpretare il disegno di legge nel suo vero significato, e crede di esservi riuscita. La Camera ne sarà giudice.

Mi rimane solamente ad aggiungere un'ultima considerazione per l'Italia meridionale, perchè mi pare che veramente la cosa sia degna dell'attenzione della Camera.

Nell'Italia meridionale, fino a tutto il 1859, eravi una principale tassa di navigazione, la tassa d'ancoraggio, che era di 4 grana, cioè 17 centesimi per tonnellata ed approdo; le altre tasse minime, ripartite secondo i casi, qualche volta portano l'aumento di alcuni centesimi, qualche altra di un solo centesimo e qualche millesimo.

Io mi permetto di non tenerne conto in questa discussione, ma dichiaro che son disposto anche ad aggiungere qualche centesimo, il che non varia punto il mio ragionamento.

Questa tassa dunque, stabilita in quella misura, avrà aggravato quella marina, che sicuramente non è di quelle su cui l'occhio del Governo siasi molto fermato, se non era per maltrattarla; l'avrà, dico, aggravata, calcolando sopra i dati che abbiamo sott'occhi, di una tassa che possiamo valutare, in via approssimativa, da 120 a 140 mila lire annue. Secondo le leggi in vigore nell'Italia meridionale, i legni di 20 tonnellate e meno erano però esenti da qualunque tassa; inoltre erano stabilite altre importanti esenzioni; nell'articolo 54 della legge 25 gennaio 1826 sta scritto: « I bastimenti del regno della portata maggiore di 20 tonnellate, addetti nei golfi e nelle isole di Napoli e nel golfo di Palermo, al tra-

La maggioranza della Commissione, quantunque credesse che veramente queste esenzioni avevano uno speciale motivo di esistere, non ha tuttavia esitato a proporre che dovessero scomparire innanzi alla parificazione comune. Poichè, conservandole nell'Italia meridionale, bisognava estenderle a tutto il regno, e noi sappiamo che il trasporto di alcuni generi di prima necessità, come il carbone e la legna, forma l'oggetto d'un traffico molto attivo e, debbo anche dirlo, molto lucroso in alcune parti d'Italia, e l'esenzione non sarebbe per certo stata approvata dalla Camera.

La Commissione, trattandosi d'una legge unificativa delle tasse marittime, ha creduto non doversi avere punto riguardo ad alcuna esenzione o favore speciale, dovendosi stabilire una legge unica applicabile alla marina mercantile italiana.

Ma la esistenza di queste esenzioni e gl'interessi che sulle medesime si sono stabiliti non debbono essere improvvisamente colpiti e perturbati, ed è questa una ragione di più perchè debba prevalere la tassa possibilmente più mite.

Dopo queste spiegazioni non ho altro da aggiungere.

La Commissione ha la persuasione d'aver fatto tali proposte, per cui alle finanze dello Stato non deriva alcun detrimento; essa ha anzi la coscienza d'aver seguito quel solo sistema col quale, anzichè recar danno alle finanze se ne procura nel miglior modo possibile il maggiore incremento.

La Commissione proponeva nel primo articolo della legge la tassa di 40 centesimi come una conciliazione, ed avea fiducia che l'illustre uomo di Stato il quale presiedeva all'amministrazione della marina l'avrebbe accettato nella discussione, perchè, quantunque stia in fatto che l'illustre ministro, col quale io ebbi parecchie conferenze in proposito, non abbia mai esplicitamente accettato questa proposta, non l'ha però nemmeno esplicitamente e recisamente respinta; anzi ha detto a me, che ho riferito immediatamente le sue parole alla Commissione, che, quando fosse venuta la di-

dei più gravi e vitali affari del paese, era necessario raccogliere dati sufficienti, e non tralasciarne nessuno che aver si potesse. Perchè il Ministero non si è procurato il movimento particolareggiato della marina mercantile, desumendolo dal movimento dei porti e dai registri delle tasse marittime? La tassa d'ancoraggio percetta nel 1859, e di cui conosciamo l'ammontare, si paga da ciascun bastimento sul tonnellaggio, ossia sulla capacità per ogni approdo e per ogni operazione di commercio; nei porti si ha precisamente il novero di ciascun legno, con la rispettiva portata; dai registri delle tasse si desume e si può facilmente desumere la portata di ciascun bastimento che ha pagato la tassa e il numero delle tasse pagate nell'anno; dunque era possibile avere sott'occhio un documento ufficiale dal quale si sarebbe potuto rilevare, per ogni categoria di bastimenti, il numero degli approdi che hanno fatto o che fanno, e quindi le tasse che hanno pagate e di cui possono ragionevolmente essere colpiti.

Mancando questi elementi, e sollecitati a compiere il lavoro, naturalmente abbiamo dovuto valerci dei dati che si hanno di altri paesi, e di quelli che la Commissione ha potuto raccogliere essa stessa, ed infine di quelli che ebbe ieri dallo stesso ministro. Questi dati mi dicono che in media il numero degli approdi per ciascun bastimento non è gran cosa, perchè il tonnellaggio utile dei bastimenti nazionali, quale ci fu indicato dallo stesso ministro, non ci dà che due approdi utili su tutta la portata della marina dello Stato.

Infatti, noi abbiamo nelle antiche provincie una portata di 225 mila tonnellate; ora sono state sottoposte alla tassa di ancoraggio, per quanto disse il ministro, 448 mila tonnellate, cifra che appunto non ci dà che due approdi in media per bastimento. Sappiamo tutti che questi calcoli non sono esatti; ma infine questo è il solo criterio che noi avevamo sott'occhio come schiarimento che ci venne dal Go-

abbiamo la legge sott'occhio, e l'articolo 2 di essa, che il signor ministro avrebbe dovuto conoscere, toglie ogni dubbio in proposito. Premetto che i bastimenti al di sotto di venti tonnellate, con la legge 23 gennaio 1826, sono esenti dalla tassa di ancoraggio; ora l'articolo 2 della legge 25 novembre 1859, che stabilì la tassa di lanternaggio, dice:

« Il diritto (di *lanternaggio*), di cui si tratta, sarà riscosso sulle stesse basi e con le medesime norme dettate pel tonnello dalla legge di navigazione di commercio 25 febbraio 1826, in guisa che è dovuto il diritto di lanternaggio tutte le volte che è dovuto il diritto di tonnello, ed al modo stesso le eccezioni e le *esenzioni* stabilite per l'uno s'intenderanno dettate per l'altro. »

Dopo questa disposizione di legge io non so come voglia e possa l'onorevole signor ministro far sussistere il diritto di lanternaggio, il quale la Commissione ha sempre creduto e crede che non esiste nelle provincie meridionali d'Italia pei bastimenti di portata di venti tonnellate o meno, e per quelli indicati all'articolo 54 della legge 25 gennaio 1826. Veda la Camera su quali fondamenti siansi appoggiati i calcoli del signor ministro.

Il signor ministro, analizzando queste due categorie di bastimenti, ha istituito i suoi conteggi, e mi è parso volesse criticare i dati che ieri ho annunziati alla Camera. Io ho rivisto oggi ancora quei dati, ed oggi ancora disgraziatamente li trovo esatti. Il diritto di patente citato dal signor ministro è stabilito in questo modo: i bastimenti dalle ventuna alle cinquanta tonnellate pagano due ducati, cioè lire 8.50 per ogni triennio, e così 2.83 all'anno; se il bastimento è di sole ventuna tonnellate, corrisponde a centesimi 13 e una frazione di centesimo per tonnello all'anno, precisamente come ho detto ieri.

Ma andiamo ai bastimenti maggiori. Siccome la tassa è fissa ed annuale, e il tonnello variabile, la tassa è alquanto notevole pei bastimenti minori, ma diminuisce ra-

cifre, tanto più che egli le ha date per approssimative, mentre il signor ministro doveva in questa materia, e trattandosi di un fattore di larghissima applicazione, essere preciso.

Quanto all'abbonamento io ho fatto le mie riserve; ma non posso cambiare le conclusioni; perchè il ragionarne adesso e il precisarne le conseguenze pratiche è cosa che non può farsi con molto fondamento.

Non parlerò del voto della Camera di commercio. Io non concedo l'infallibilità nemmeno alle Camere di commercio. E poi mi sembra che quel voto intendesse molto più in là di quello che suppone il signor ministro, perchè l'onorevole Casaretto dice che essa voleva appunto abolire la tassa di patente; l'autorità invocata non mi pare autorevole pel caso concreto.

Io debbo poi ancora persistere su quello che ho detto, e soprattutto su alcune cifre chiare, innegabili. Non parlerò dei bastimenti di seicento tonnellate, ma ne piglierò uno di quattrocento, e per due viaggi. La tassa attuale lo assoggetta ad una spesa di 340 lire.

Il progetto del Ministero sottopone questi bastimenti a lire 400 di tassa. Noto che qui non è il caso di abbonamento. Il progetto della Commissione lo sottopone alla tassa di 320 lire. Il bastimento estero pagherebbe, secondo l'antica legge, lire 240. La tassa proposta dalla Commissione è ancora la più equa pei nazionali.

Il commercio estero poi troverebbe in questa tassa una differenza ancora più grave, perchè sarebbe a un di presso raddoppiata.

Lo stesso ragionamento debbo fare circa le conseguenze dell'aumento sulla tassa d'ancoraggio da 30 a 40 centesimi. Col progetto della Commissione io mantengo che il Tesoro riacquista il prodotto della tassa di navigazione che si vuole abolire. I conteggi da me fatti non hanno avuto osservazione o risposta.

proposta; poi, se il crede, alla Commissione, ed anche un po' al Codice di commercio, il quale considera il trasporto dei viaggiatori come un'operazione di commercio. Però quelle parole non sono punto strane e inusitate, epperò nulla vi è da modificare, perchè nulla vi è che non sia conforme al linguaggio commerciale.

Risponderò poi una parola anche all'onorevole Plutino.

Il signor Plutino avrebbe sicuramente avuto miglior fortuna nella sua proposta, se l'avesse fatta quando venne in discussione l'articolo 3, ove veramente poteva trovar luogo. Tuttavia debbo confessare che la proposta del signor Plutino sta perfettamente nello spirito della legge, la quale vuole che non ci sia tassa dove non c'è operazione di commercio.

Ma io credo di poter tranquillare gli scrupoli dell'onorevole Plutino; al suo desiderio parmi che siasi sufficientemente provveduto con le parole che furono intromesse nello articolo 3; quelle che dicono *escluso il caso di forza maggiore*.

Quando i bastimenti che navigano nell'Adriatico avranno bisogno di sostare per cogliere il vento favorevole, per progredire poi nel loro cammino, facilissimamente giustificheranno che, se hanno toccato un porto, ciò avvenne per forza maggiore.

Tuttavia, se il signor Plutino intende proporre un articolo di aggiunta, io non ho consultato la Commissione, ma, per conto mio, non ho difficoltà di aderirvi, e credo non v'avrà difficoltà neppure il signor ministro.

Bastogi, ministro delle finanze. Sì, sì, io aderisco.

Depretis. Perchè, lo ripeto, è nello spirito della legge che, dove possa essere chiaramente giustificato che non vi fu operazione di commercio, non si possa imporre tassa nessuna.

Se noi teniamo la proposta della Commissione intatta, noi siamo quasi certi che la nuova legge non porterà in quegli interessi nessuna grave perturbazione.

D'altra parte, siamo certissimi che lo Stato non soffre qui che una perdita di un rilievo appena sensibile.

Io dunque prego nuovamente il Ministero a voler acconsentire alla proposta diminuzione.

La proposta della Commissione col limite di 40 tonnellate è approvata.

All'articolo 10:

LA PICCOLA variazione, introdotta all'articolo 10 dalla Commissione, fu fatta solamente nel dubbio che le espressioni diverse, usate nell'articolo 9 del progetto ministeriale in confronto alla legge del 1851 vigente, potessero avere una diversa applicazione pratica, una diversa conseguenza in quanto alla esenzione di cui godevano per quella legge i bastimenti addetti alla pesca.

Però, siccome il regio commissario mi ha assicurato che nessuna innovazione intendevasi di introdurre, così ho consentito di aggiungere alle parole della Commissione le stesse parole che si trovano nella legge vigente, ritenuto che nulla si intende variato nell'applicazione pratica della legge del 1851 circa la pesca. Perciò a nome della Commissione proporrei di modificare la redazione con queste parole: *battelli addetti alla pesca lungo il litorale dello Stato, e quelli che fanno il servizio interno dei porti e lungo le spiagge.*

All'articolo 21:

CREDO che ci sia un malinteso. Io debbo dichiarare alla Camera che le modificazioni introdotte in quest'articolo ri-

modo permanente, così è necessario che intervenga un atto legislativo. Parmi che il Ministero non dovrebbe opporre la minima difficoltà: egli potrà studiar la materia e stabilire queste retribuzioni o diritti nelle varie parti dello Stato a seconda delle circostanze e dei bisogni del commercio col mezzo di decreti reali che presenterà al Parlamento per essere convertiti in legge in occasione della presentazione del bilancio della marina per l'esercizio dell'anno prossimo.

L'articolo 21 è approvato secondo la proposta della Commissione.

Questo disegno di legge fu approvato dalla Camera dei Deputati il 15 giugno e dal Senato del Regno l' 11 luglio.

(Legge 17 luglio 1861, n. 267).

che fu dalla posteriore legge 27 febbraio 1859 limitato. Infatti questa legge all'articolo 5 dice che « i corpi distaccati della Guardia nazionale per servizio di guerra non sono destinati che a guarnigione delle città e fortezze, e ad altri servizi interni d'ordine e di sicurezza pubblica. » Queste parole hanno recato evidentemente una restrizione alla legge del 4 marzo 1848.

Inoltre la redazione proposta dalla Commissione rende anche più chiaro il suo concetto, inteso ad istituire una milizia nazionale mobile con assetto permanente, e destinata a cooperare alla difesa del paese, *ovunque sia necessario*, con una differenza essenzialissima con la legge del 1848.

Per queste ragioni io prego la Camera di conservare l'articolo 2 quale è proposto dalla Commissione.

L'articolo 2° è approvato come la Commissione lo aveva proposto.

Sull'articolo 3°: — Secondo l'articolo proposto dal generale Garibaldi sarebbero chiamati a far parte della Guardia mobile tutti i regnicoli dai 18 ai 35 anni, secondo quello della Commissione sarebbero esclusi i giovani da' 18 ai 21 anni ed i non censiti. Alle opposizioni fatte dagli onorevoli Guerrazzi e Casaretto alla proposta della Commissione l'onorevole Depretis aggiunge:

DOPO quello ch'è stato detto dagli oratori che mi prece-
dettero, non mi fermerò lungamente ad intrattenere la Camera. Confesserò schiettamente che ho cercato nella relazione della Commissione delle ragioni solide e decisive che mi persuadessero ad accostarmi al sistema ch'essa ha creduto di adottare, ma, in verità, non le ho trovate. Può darsi che il signor relatore od il signor ministro le adducano durante la discussione, ed io sarò ben lieto di potermi ricredere; ma intanto io prego la Camera di voler sentire per quali principali motivi io non posso acquietarmi ai ragionamenti della Commissione.

dei diritti e quindi dei doveri dei cittadini; anche in questo caso, almeno pel servizio da prestarsi nella Guardia nazionale mobile, dovremmo metterci su quella via.

L'onorevole ministro della marina diceva che non era conveniente porre sulle popolazioni un peso troppo grave. Mi permetta l'onorevole ministro che io gli risponda che, per questo motivo, io sono inclinato ad accettare una base più ampia.

Se voi restringete le categorie, se con le esclusioni limitate gli iscritti, sarete necessariamente costretti a colpire più gravemente alcune posizioni speciali ed alcune classi di cittadini. Ma, quando voi comprendiate tutte le classi dai 18 ai 35 anni, e ben inteso voi facciate il riparto fra queste classi del solo contingente che crederete necessario, ma allora è evidente che questi 220 battaglioni sopra una base così ampia, in generale la popolazione verrà a sentire un peso molto minore.

Il signor ministro diceva che, se dovesse valersi dei giovani dai 18 ai 21 anni, amerebbe meglio incorporarli nell'esercito.

Anche qui mi permetto di osservargli che questa sua opinione tende a far prevalere il sistema più grave, perchè è certo che il servizio che si presta nell'esercito, quantunque sicuramente più utile per lo Stato, tuttavia per gli individui è assai più grave di quel servizio che si presta nella Guardia mobile, la quale, meno il caso di guerra, non consisterà che in un servizio assai limitato, in un primo grado dirò di educazione militare.

Del resto, nessuno di noi vuol toccare le leggi che si connettono con la organizzazione dell'esercito; nessuno può avere la più lontana idea di recarvi il minimo sconcerto; ma, appunto pigliando la legge sul reclutamento qual'è, e vedendo quanta parte di cittadini essa colpisca, è necessario di allargare la iscrizione, ossia il reclutamento per la Guardia mobile, onde non venire a colpire alcune classi sole, e

trattandosi, dico, d'un simile servizio, il sistema più conveniente è quello che abolisce la distinzione del censo, distinzione ineguale nelle varie parti del regno, già più volte condannata da uomini autorevoli, e, quello che importa, dalla esperienza e dal raziocinio.

A questo stesso articolo l'onorevole Depretis propose due emendamenti: il primo per ammettere a far parte della Guardia nazionale mobile tutti i cittadini a 18 anni d'età, dopo prova e controprova fu dalla Camera respinto per alzata e seduta; l'altro per togliere la distinzione del censo, con votazione nominale fu pure dalla Camera respinto. Risposero *no* 191, *sì* 62, astenutisi 2.

Nella seduta del 24 giugno la Camera approvò il disegno di legge (Voti favorevoli 192, e contrari 82) che fu adottato poi dal Senato del Regno il 20 luglio.

(Legge 4 agosto 1861, n. 148).

Esercizio provvisorio dei bilanci dello Stato pel 2° semestre 1861

Col disegno di legge presentato alla Camera dei Deputati dall'onorevole ministro delle finanze Bastogi il 15 giugno 1861 chiedevansi la proroga dell'esercizio provvisorio dei bilanci dello Stato per il secondo semestre 1861. — Esaminato dalla Commissione composta dei deputati Torrigiani, Saracco, Pescetto, Depretis, Massari, Pepoli C., De Blasiis, Ricci e Pasini relatore, quest'ultimo presentò la relazione alla Camera il 28 giugno 1861.

CAMERA DEI DEPUTATI

2ª Seduta del 29 giugno 1861.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE RATTAZZI.

Poichè la Commissione aveva proposto la estensione del decimo di guerra alle provincie toscane, l'onorevole Finzi credeva equo estendere il decimo di guerra anche alle provincie meridionali: e nella tornata antimeridiana ne aveva fatta formale proposta. — Dopo molte opposizioni l'onorevole Carutti propose una risoluzione per scindere il disegno di legge in due parti: — 1º Autorizzazione dell'esercizio provvisorio del bilancio; 2º Applicazione del decimo di guerra. — E proponeva che la prima parte fosse discussa senz'indugio, e quanto alla seconda parte che si invitasse il Ministero a presentare immediatamente un disegno di legge da discutersi d'urgenza, per formolare in modo concreto e definitivo l'applicazione del decimo di guerra a quelle provincie che tuttora ne erano immuni. — L'onorevole Depretis esprime così il proprio avviso:

PREGO la Camera di sentir brevemente i motivi, pei quali io ed alcuni de' miei onorevoli colleghi della Commissione ci crediamo in dovere di dichiarare nettamente che non

possiamo accettare la proposta dell'onorevole deputato Carutti.

Io non mi diffonderò in lunghi ragionamenti; prego pertanto la Camera ad onorarvi della sua attenzione.

È stata accusata la Commissione di avere oltrepassato i limiti del suo mandato. Questa accusa è stata messa avanti da molti oratori e ripetuta in tutti i tuoni, è necessario che la Commissione la respinga.

La Commissione, quando ha intrapreso l'esame del disegno di legge presentato dal ministro delle finanze per l'esercizio provvisorio dei bilanci, in esecuzione del voto della massima parte degli Uffici della Camera, si credette nel dovere di riformare il progetto in modo che si uniformasse, nel suo concetto, ai principii del sistema costituzionale ed ai precedenti della Camera.

Io sono lontano dal far colpa all'onorevole ministro delle finanze del modo col quale ha compilato il suo schema di legge; anzi lodo le sue buone intenzioni; egli credette al certo di meglio provvedere ai servizi pubblici; ma la Commissione, avendo esaminata maturamente quella redazione, riconobbe la necessità di sostituirvi la formola che fu fino ad oggi sempre adottata dalla Camera quando si trattò di accordare al Governo la facoltà di esigere le imposte e di fare provvisoriamente le spese dello Stato, formola che si appoggia sopra un fondamento certo, conosciuto e legale, com'è il bilancio precedentemente approvato per legge, e che riserva intatto alla Camera il diritto di giudicare gli atti che il Ministero, sotto la sua responsabilità, avesse compiuto, in caso d'urgenza, nelle vacanze parlamentari.

Nell'esaminare e formulare la nuova proposta di legge che la Commissione dovette sostituire a quella del Governo venne naturalmente e necessariamente in campo la questione che ora si agita.

La legge che si tratta di riprodurre e di prorogare ancora una volta nella sua efficacia, è dell'ottobre 1860. In

il voto di alcuni degli Uffici, vedesse se la legge avesse avuto quell'esecuzione che la Commissione, che l'aveva discussa, erasi ripromessa, e che, del resto, era anche una naturale conseguenza delle sue letterali disposizioni, le quali vogliono che siano riscosse nel 1861, e nell'interesse dello Stato, tutte le tasse che si erano riscosse nell'anno precedente.

Trovò la Commissione che quelle tasse, quei dazi di consumazione non eransi punto esatti nell'interesse dello Stato. Nacque dunque molto naturalmente l'idea che o quei dazi avessero ad esigersi, in conformità della legge, nello interesse dello Stato, o che si ritornasse al pensiero primitivo di sostituirvi il diritto comune, cioè di eguagliare la Toscana in quanto alla sovratassa del decimo di guerra alle altre provincie del regno.

Questo fu il motivo per cui la Commissione ha creduto suo stretto dovere di formulare l'aggiunta con la quale la Toscana fu parificata alle altre provincie del regno in riguardo a questa sovratassa.

Si dirà: perchè non fu applicato questo provvedimento anche alle provincie dell'Italia meridionale?

Per una ragione semplicissima. La Commissione non ha avuto altro in mira che di ristabilire il disposto della legge preesistente intorno all'esercizio provvisorio dei bilanci; e siccome, in quanto alle provincie dell'Italia meridionale, i bilanci erano stati approvati per decreti delle luogotenenze, e non occorre veramente una legge che ne autorizzasse provvisoriamente l'esercizio, così la Commissione non credette di occuparsene, perchè avrebbe creduto veramente di eccedere il suo mandato se per quelle provincie si fosse permessa di proporre una variazione allo stato di cose che aveva un fondamento legale.

Giova ripeterlo, in tutte le leggi che si riferiscono all'esercizio provvisorio dei bilanci non si è fatto e non si può far altro che autorizzare il Ministero a continuare la sua gestione sulla base di una legge preesistente.

di tutte le provincie continentali dell'ex-regno di Napoli. Ma, foss'anche così la cosa, per dire che la proprietà nell'Italia settentrionale è meno gravata che nell'Italia meridionale non basta, o signori, esaminare il sistema dei catasti, o del censimento, o l'ammontare dell'imposta prettamente prediale, bisogna vedere se vi sieno altre tasse che vadano a percuotere la proprietà fondiaria nell'una e nell'altra parte d'Italia, e quale ne sia la gravezza.

Nè l'esame deve arrestarsi a questo punto, ma deve estendersi al complesso delle tasse delle quali il paese è gravato; e debbesi ragionare, tenendole tutte in conto, secondo la natura loro e il modo cui si ripercuotono sulle diverse produzioni.

Ma, senza esaminare il complesso delle tasse, chè mi diffonderei in una questione troppo ampia per essere esaurita in questa circostanza, dirò solo che le tasse sugli affari che sono in vigore nell'Italia settentrionale non sono comparabili a quelle che sono stabilite nelle provincie meridionali.

Esaminate, o signori, le tasse d'insinuazione, di emolumento, di successione, di bollo, d'ipoteca, che sono in vigore nell'Italia settentrionale, e voi trovate una somma enorme; io non sarò molto lontano dal vero valutandola assai vicina a 40 milioni. Ora, guardate quale è l'entità delle tasse sugli affari, tasse che in sostanza vanno a percuotere in buona parte le proprietà immobiliari, che sono in vigore nell'Italia meridionale. Ma, signori, il registro, il bollo e simili tasse non danno che 5 o 6 milioni di lire; è una cosa veramente insignificante in confronto delle tasse che si pagano nelle provincie settentrionali. Dunque non si può dire che nelle provincie meridionali la proprietà immobiliare sia più gravata.

Ma, lasciata da parte questa controversia, mi giova osservare che qui non è il caso di confronti. Una questione in materia di tasse, massime dovendosi entrare nell'esame comparativo di tutte o di una gran parte delle tasse che

si è decretata senza andare a sottilizzare sulla più o meno perfetta distribuzione delle tasse esistenti. La tassa fu imposta, i contribuenti la pagarono, e ai bisogni dell'erario fu legittimamente provveduto.

Ora, che cosa si domanda? Nulla più, nulla meno che la parificazione, cioè la ripetizione dello stesso provvedimento nelle stesse circostanze: nulla più, nulla meno che il diritto comune in fatto d'imposta.

Vediamo, o signori, se vi è qualche grave difficoltà ad applicare questa tassa a tutte le altre provincie d'Italia.

È cessato il bisogno? Possiamo noi dire esser venuto il tempo in cui questa, che si chiama tassa provvisoria di guerra, possa e debba cessare? Non vi è guerra, ma noi dobbiamo spendere, e molto volentieri, per fare i preparativi della guerra; noi dobbiamo, o signori, reputarci ben fortunati di avere una tregua che ci permetta di spendere danaro, e spenderne molto nell'armamento del paese.

Occorrono di più altri provvedimenti e non meno sacri ed urgenti agli occhi del Governo e del Parlamento. Noi dobbiamo sviluppare le risorse e le forze produttive del paese; abbiamo grandi lavori di utilità pubblica da intraprendere e da compiere, dobbiamo sostenere, sviluppare, consolidare il credito pubblico. I lavori non si fanno senza danaro; al credito non si provvede che con la severità dell'amministrazione delle spese e con la previdenza nel preparare le risorse.

Ora dunque che avete una risorsa, la quale, per quanto umanamente può farsi nelle attuali difficili circostanze in cui ci troviamo, è discretamente bene distribuita, e da più della metà del regno sopportata senza reclami, vorrete voi abolirla dov'è? E se non la volete abolire dove fu stabilita, con che giustizia vorrete voi impedire che sia estesa alle altre provincie, che fino ad ora ne andarono immuni? Quelle provincie hanno pure colle altre comune il bisogno delle spese guerresche, e più sentita e maggiore la necessità di

Signori, noi siamo disposti a sopportare ben altri sacrifici per condurre a termine la grande impresa a cui ci siamo di tanto avvicinati. Noi siamo disposti a sopportare pesi assai più gravi. Il paese ha dimostrato essere disposto a far sacrifici ben maggiori, non solo di denaro, ma di sangue; e staremo lì esitanti come se venisse il finimondo, per una tassa di un milione e mezzo ripartito sulle ricche provincie del regno di Napoli!

Per la Sicilia poi l'applicazione della sovratassa avrebbe conseguenze anche meno sensibili.

L'imposta attualmente in vigore, la quale sarebbe colpita da questa tassa in modo da produrre una somma di una certa rilevanza, sarebbe la prediale. La sovratassa darebbe per un anno circa 170 mila ducati, e per un semestre 85 mila ducati. Trattasi adunque di questa somma di 85 mila da ripartirsi sulla produzione agricola di tutta la Sicilia. In verità non credo che questa tassa possa dirsi troppo grave. Più vi sarebbe il registro che rende da 320 a 330 mila ducati. Così sarebbero 33 mila ducati per un anno, 16 mila per un semestre e per cinque mesi 13 o 14 mila ducati imposti sugli atti ed affari dell'isola di Sicilia, e ciò per provvedere all'armamento od alle opere d'utilità pubblica. Questi non sono provvedimenti contro i quali si possano elevare serie obiezioni. Non parlerò delle tasse di dogana di Sicilia, le quali non si tratta di parificare a quelle delle altre parti d'Italia, e nemmeno della tassa sulle vincite al lotto; credo che, a causa di questa tassa, i vincitori al lotto non sorgerebbero a ribellione contro lo Stato. Posta la cosa in questi termini, non so vedere in che ci possa giovare il differire l'esame di questa tassa e la sua votazione.

Si dice: non bisogna precipitare; si tratta di nuove imposte; bisogna esaminarle, studiarle ponderatamente. Che cosa volete esaminare? Volete fare un esame comparativo fra le diverse tasse, vedere se questi 10 centesimi addizionali debbano diventare 8 per una provincia, 7 per un'altra, 9 e $\frac{1}{2}$,

signori, dichiaro francamente che, quando il Parlamento nella sua coscienza è sicuro di fare un atto di giustizia, e nel tempo stesso è persuaso che con questa provvisione si procura una parte dei mezzi per armare il paese e metterlo in grado di compiere al più presto possibile la sua unificazione, quando con questi mezzi il Parlamento vede che si dà mano a grandi lavori di utilità pubblica, coi quali sarà ristaurata la finanza ed innalzata l'industria nazionale a quel grado al quale è capace di pervenire, se sapremo applicare sapientemente i mezzi di svilupparla, io non posso persuadermi che, quando si fa un atto intrinsecamente giusto e politicamente utile, questo atto possa mai essere ravvisato inopportuno; ed è perciò che, mio malgrado, anche a nome dei miei colleghi della Commissione, non posso accettare l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Carutti.

La risoluzione proposta dall'onorevole Carutti fu dalla Camera approvata e per conseguenza fu approvata senz'altro la parte riguardante l'esercizio provvisorio del bilancio per il secondo trimestre 1861. — Voti favorevoli 228, contrari 24 — Il Senato del Regno l'adottò il 2 luglio.

(Legge 4 luglio 1861, n. 62.)

Io PARLO in senso contrario alla Commissione, nel senso in cui già ebbi a spiegare il mio parere nel suo seno.

Io credo che quest'articolo è formulato con un vero ed inutile lusso di parole. Evidentemente il dire che queste disposizioni di legge avranno forza finchè le nuove leggi organiche dell'ordinamento amministrativo del regno sieno approvate e poste in vigore è una superfluità.

Chi può dubitare che quando un nuovo ordinamento amministrativo avrà vigore di legge, queste disposizioni provvisorie rimarranno ancora operative?

Quelle parole sono dunque per lo meno inutili, e quindi l'articolo va emendato. Le leggi non debbono contenere clausole inutili.

Di più io dico che, se un concetto è espresso in questo proemio, esso torna a svantaggio dell'autorità di cui devono essere rivestite le leggi vigenti, finchè non sono dal Parlamento abrogate. Quest'espressione, che allude *alle nuove leggi*, indica tale concetto che le leggi vigenti sono, nella opinione del ministro e della Camera, condannate.

Dal banco della Commissione. No! no!

Depretis. Il concetto è questo, lo sostengo, se pure ve n'ha uno: si vuol dire che queste leggi saranno surrogate dalle leggi nuove organiche ispirate da nuovi principii, state presentate dal nuovo Ministero.

Ora, o signori, un tal concetto io credo che la Commissione e la Camera debbono andar molto a rilento a manifestarlo.

Noi abbiamo adesso una legge amministrativa, la quale fu, è vero, moltissimo censurata. Essa ha certamente dei difetti. Io feci parte della Commissione che l'ha formulata, mi sono trovato moltissime volte in minoranza, quindi io non ne ho dissimulato mai e non intendo dissimularne i di-

Io non farò questioni filologiche o di purezza di lingua.

Se l'onorevole Michelini lo crede, potrà su questa questione, tutt'affatto sua particolare, interrogare il voto della Camera; per me non sono così sottile.

Io proporrei adunque di dire:

« Provvisoriamente potrà il Governo del Re, con reali decreti deliberati in Consiglio dei ministri, » e il resto, come nel testo della Commissione, e prego la Camera di voler adottare una tale modificazione.

Dopo discussione, alla quale prendon parte gli onorevoli De Blasius, Toscanelli, Alfieri, Borgatti, Lanza Giovanni e Boggio, messe ai voti le parole: « sino a che le nuove leggi organiche amministrative del regno siano approvate e poste in vigore » sono dalla Camera approvate.

Sul § 2°, all'alinea α, concernente l'abolizione dei vice-governatori:

Io non attribuisco molta importanza a tale questione; tuttavia sono costretto a farvi sopra qualche osservazione, onde la Camera possa vederne la giusta portata.

In questo disegno di legge il Ministero è autorizzato ad abolire i vice-governatori.

Se con quest'abolizione si volesse puramente tórre di mezzo quel certo dualismo tra il governatore ed il vice-governatore, di cui si è tanto parlato (il pericolo di questo dualismo fu una delle critiche che si fecero alla legge del 23 ottobre), e si volessero invece delegare alcune delle funzioni esercitate attualmente dal vice-governatore ad un consigliere di Governo, la cosa sarebbe semplicissima, perchè si ridurrebbe ad una riforma nel personale. Io però, per non toccare una legge in vigore, se non a tempo opportuno, cioè quando sarà approvata una legge nuova, formulata in articoli precisi, io, dico la verità, non avrei consigliato al signor ministro ad entrare in questo pericoloso sistema.

a tenore della legge, debba sospenderne l'esecuzione, l'intendente la sospende con decreto motivato, e trasmette la pratica al governatore, il quale è chiamato a giudicare sull'annullamento.

Ora, come si provvederà in questo caso? Chi farà nel capoluogo di provincia le veci dell'intendente? Vorrei mi si desse una spiegazione, perchè parmi che il governatore non manderà a sè stesso la pratica che ha già esaminata. Questo mi pare un inconveniente.

Vi sono pure altre disposizioni della legge che verrebbero offese; poi c'è la diversa trattazione di affari identici nei diversi circondari. Vi sono delle correzioni da farsi persino nella legge politica.

Per esempio, l'articolo 40 della legge elettorale politica dice che si trasmettono all'intendente (e sempre, nel caso concreto, al vice-governatore) le liste elettorali, il quale, nel termine fissato dalla legge stessa, le trasmette poi al governatore.

Ora, in tutti i circondari ove ha sede un governatore, cioè in tutti i capoluoghi di provincia, tutte queste disposizioni di legge (e sono parecchie) vengono ad essere alquanto sconvolte.

Evvi una differenza di trattamento tra circondario e circondario, perchè i comuni che sono compresi in un circondario dove non c'è governatore, corrispondono coll'intendente il quale provvede: esso ha poi sopra di sè un giudice d'appello, che sta nel governatore, mentre i comuni del circondario, dove non vi sarebbe intendente nè vice-governatore, il governatore stesso fa prima istanza ed appello nel tempo stesso, il che nell'ordine della tutela amministrativa è assurdo.

Quando si è trattato della formazione di questa legge, io dichiarai sin d'allora che non accettava questo sistema senza riserva: io vorrei una maggiore e più ampia semplificazione nell'amministrazione: ma adesso è inutile entrare

allora la cosa sarebbe più semplice, e l'ordinamento amministrativo non sarebbe punto turbato.

Urgenza di procedere ad una modificazione della legge diversa da quella ch'io proporrei veramente credo che non vi sia; almeno tale è la mia convinzione.

Minghetti, ministro dell'interno. Io son prontissimo, se l'onorevole Depretis lo vuole, ad esaminare tutti gli articoli di legge ed i modi con cui la questione in ciaschedun caso si risolve; ora solo dirò che il fatto esiste già in una gran parte del regno: in tutta l'Emilia, nelle Marche, nell'Umbria...

Paternostro. In Sicilia stessa...

Voce a sinistra. No! no! a Napoli.

Minghetti, ministro dell'interno... in Napoli non esiste il vice-governatore; che più? L'onorevole Depretis mi propone di non nominare il governatore, quando il suo posto sia vacante; così pure pel vice-governatore.

Ora le difficoltà che egli accennava si verificheranno perfettamente col sistema che egli suggerisce. Tutti i dubbi che egli emette sull'ordinamento amministrativo si verificarono e si sciolsero in tutta l'Emilia, nelle Marche, nell'Umbria, nelle provincie napoletane; si verificheranno in tutti i casi nei quali, il governatore mancando, non se ne nomini un altro; come pure pel vice-governatore.

Io dunque, ripeto, son pronto a dare tutte le spiegazioni su questi articoli; ma mi pare che qui ci sia una questione pregiudiziale, nel fatto stesso che forse la massima parte delle provincie si trovano già in questo caso.

Il sistema quindi provvisorio proposto dall'onorevole Depretis non scioglierebbe in nessun modo lo stato delle cose.

Depretis. Bisogna dire che io non mi sia bene spiegato, perchè il ministro non mi ha capito. Io intendo di conservare quelle funzioni, perocchè sono stabilite nell'ordine gerarchico; ma se noi non vogliamo avere nei circondari degli intendenti i quali sopra di loro hanno un giudice d'appello

di Governo, e quando questo sconcio, questa contraddizione tra i diversi uffizi si può levare senza il minimo inconveniente, io non vedo perchè non lo faremo.

Si dice che vi è urgenza di provvedere, quasi da far credere che vi sia nel paese un disordine, un finimondo se non si adotta questa riforma. Ma questa, che alla fin dei conti è una fra le due scalfitture che si portano alla legge del 23 ottobre, è cosa di sì poco momento, che io non posso credere a tutta questa urgenza. Per questo, certamente, il ministro non avrebbe difficoltà a governare il paese.

Seduta del 6 luglio 1861.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE RATTAZZI.

Sul § 2º, all'alinea b: « Designazione di un consigliere di Governo il quale, in caso di assenza o d'impedimento del capo della provincia, ne faccia le veci »:

HO CHIESTO di parlare unicamente per proporre un emendamento, il quale, in certo modo, sarebbe la conclusione delle considerazioni che ho avuto l'onore di sottoporre ieri alla Camera. L'emendamento si potrebbe introdurre nell'alinea 6º. Dopo le parole: « designazione d'un consigliere di Governo, » aggiungerei queste altre: « con l'incarico di intendente del circondario, » lasciando il resto come sta nell'alinea proposto dalla Commissione.

Presidente. Il signor ministro accetta?

Minghetti, ministro dell'interno. Non potrei accettarlo; e prima vorrei si chiarisse una cosa.

Ond'io possa rispondere convenientemente all'onorevole Depretis è necessario ch'egli dica se intende che lo stesso

Trovo alcune disposizioni nella legge amministrativa, le quali vogliono l'esistenza di un funzionario, che la legge chiama intendente nei circondari dove non esiste il governatore, e che chiama vice-governatore nel capoluogo della provincia. Ora, non vedo ragione per cui in una legge provvisoria debba abolirsi parzialmente questo ufficio, e piuttosto non lo si possa far esercitare da uno dei consiglieri di Governo. Non intenderei nemmeno che dovesse essere fissata la persona; sarei disposto a lasciare al governatore la facoltà di indicare il consigliere di Governo, il quale facesse le veci di intendente del circondario; ma credo che una persona per esercitare queste funzioni vi debba essere: diversamente l'economia della legge verrebbe ad essere alterata. L'onorevole Lanza ha detto che nella Commissione non s'è discussa questa questione. Io non lo ricordo; nella Commissione non ci fu penuria di discussioni, e può darsi che non siasi discussa questa più speciale questione. Però credo d'avere abbastanza manifestato, in seno alla Commissione, il mio voto contrario a queste leggi provvisorie, per modo che credo non essere contraddetto affermando che non ho mai esternato un'opinione favorevole a questa proposta di legge.

L'onorevole Lanza ha insistito sulla ragione della proposta che ha per iscopo di abolire i vice-governatori. Esso dice che volevasi far conoscere, con l'abolizione dei vice-governatori, la determinazione di ricondurre il governatore ad ufficio puramente amministrativo. Rispetto questa opinione; ma pure debbo confessare che giustamente osservava l'onorevole Massari come, qualunque cosa si faccia, il Governatore avrà sempre un ufficio politico. Io credo essere conveniente che c'incamminiamo verso una maggiore semplificazione di sistema, ed io sono disposto di andare assai più in là che non sia l'abolizione dei vice-governatori; ma adesso, con la legge attuale, con gli intendenti di tutti i circondari, da quelli infuori dei capoluoghi

un funzionario, il quale sollevi il governatore della parte che riguarda la tutela amministrativa dei comuni, voi avrete lasciato modo al governatore di applicarsi a lavori ben più importanti ed utili nell'interesse della provincia che gli è affidata e nell'interesse dello Stato.

L'onorevole Lanza ha anche accennato agli inconvenienti che succedevano durante il sistema divisionale vigente in Piemonte. L'ufficio d'intendente generale era riunito all'ufficio d'intendente del circondario. Giova però notare che in moltissimi casi, tutte le volte che ce n'era bisogno, presso l'intendente divisionale eravi un intendente applicato.

E poi, io credo che non sieno così piccoli gl'inconvenienti che nascevano da quel sistema. L'amministrazione diretta esercitata dal capo della divisione sul suo circondario ha prodotto delle conseguenze che, a giudizio di parecchi fra i rappresentanti di quegli antichi enti amministrativi, sono state funestissime. Bisognerebbe studiare un po' la storia finanziaria delle nostre antiche provincie per vedere quali sono state le conseguenze di quell'amministrazione diretta esercitata dagli intendenti delle divisioni, di quali rivalità, di quali gelosie, quel sistema d'amministrazione, ben inteso senza la minima colpa dei funzionari, sia stato fecondo. Notava l'onorevole Marchese che la legge stessa contiene in germe lo scioglimento di questa questione, perchè dal momento che stabilisce essa stessa dovere il vice-governatore surrogare il governatore, questi riunisce in sè (quello che avverrebbe nel caso attuale) e le funzioni di governatore e quelle d'intendente del circondario.

Ma farò notare all'onorevole Marchese che, se i funzionari da lui indicati, i quali o non avevano un vice-governatore pressodi loro, od essendo vice-governatori esercitavano l'ufficio di governatore, se questi funzionari riunivano, dico, i due uffizi d'intendente e di governatore e li esercitavano, evidentemente violavano la legge. Se essi volevano osservare la legge nella lettera e nello spirito, dovevano far

Sul § 2°, all'alinea c: « Distinzione dei capi-provincia in più classi »:

QUESTA è una questione abbastanza grave.

La legge attuale, secondo me, offriva al Governo tante classi d'impiegati, da far luogo a tutte le capacità ed a tutti gli accidenti della scala ascendente degl'impiegati; perchè, se i governatori costituivano una classe sola, i vice-governatori erano divisi per lo stipendio in tre classi.

Quindi, a mio modo di vedere, si poteva col sistema attuale provvedere, senza inconveniente nessuno, all'equiparazione degl'impiegati.

Ma, ad ogni modo, la Camera avendo decisa l'abolizione dei vice-governatori, ed essendo proposta dal Ministero e dalla Commissione la divisione dei governatori in più classi, io amerei che il signor ministro ci dicesse quali sono le sue intenzioni specialmente per ciò che si riferisce alla finanza, la quale vuol essere possibilmente risparmiata.

Sul § 3°, relativo alle spese di rappresentanza:

ERA solamente per fare un'osservazione sopra alcune parole pronunziate dall'onorevole Tecchio, il quale diceva che gli stipendi dei vice-governatori non pagati avrebbero costituito dei residui attivi.

Mi pare che si sia espresso in questo modo, e credo che l'onorevole Tecchio s'inganni.

Se gli stipendi dei vice-governatori non si spendono, e se in quella categoria di spese non c'è modo di erogarli, quegli stipendi andranno in economia...

Tecchio, relatore. È quello che ho detto.

Depretis. ... e non possono formare residuo attivo: se rimanessero da pagare sarebbero invece residui passivi, cioè perfettamente il contrario.

censurarne la disposizione. Tuttavia, siccome nel mio convincimento credo che questo disegno di legge, e massime quest'articolo così come è formolato, non può raggiungere lo scopo a cui mira, ed anzi può essere fecondo di funeste conseguenze, sono perciò costretto di manifestare alla Camera le ragioni per le quali io lo debbo respingere.

Oramai la parola *discentramento* è una specie di programma: il partito liberale che vuole ed ama l'unità forte e compatta della nazione, unità che debb'essere temperata da un largo discentramento amministrativo, vale a dire dal maggiore sviluppo della libertà degli individui, dei comuni e delle provincie, il partito liberale, dico, mette questa parola sulla sua bandiera come la espressione delle sue opinioni nell'interna amministrazione dello Stato.

Ma in fatto di discentramento, come ben disse l'onorevole ministro dell'interno, e come ha notato l'onorevole Crispi, ve ne sono di due sorta: uno, a' miei occhi, di altissima importanza, ed è quello che consiste nell'accrescere l'ingerenza e le attribuzioni dei municipi e delle provincie, nell'esonerarli dalla tutela del Governo, nell'aumentare o moltiplicare le loro libertà; ce n'è un altro assai meno importante, ed è quello che consiste in una diversa e più razionale distribuzione dei poteri che competono al Governo; e questo può essere un male ove miri o riesca ad accrescere od ingrossare i centri burocratici od amministrativi.

Ora è opinione mia e di molti che, se dobbiamo affrettare a tutta possa il momento in cui possa proclamarsi ed attuarsi una completa libertà amministrativa nell'interesse dei comuni e delle provincie, libertà che accrescerà a mille doppi la vita, l'attività, le forze tutte intellettive e materiali dei cittadini in tutte le parti del paese, ed educerà il paese intero alla vita creata con le istituzioni rappresentative, se dobbiamo, dico, favorire con tutti i mezzi questa specie di discentramento, dobbiamo, o signori, andare con molti riguardi, quando si tratta di variare la distribuzione

Non è il caso che ci occupiamo del disposto dell'articolo 181. I provvedimenti dei quali si parla, e che sono indicati in quell'articolo, debbono vestire sempre la forma di un decreto reale; quindi non è compreso nel progetto di legge che stiamo discutendo. Bensì credo che dobbiamo verificare le conseguenze pratiche della nuova proposta nei suoi rapporti coll'articolo 182.

Le deliberazioni delle rappresentanze provinciali sono, a termini di legge, trasmesse al ministro dell'interno, il quale ha facoltà, in certi casi, di pronunziarne l'annullamento. Ora, approvata la legge come è proposta, questa facoltà passerebbe nel governatore.

Quali saranno le conseguenze di queste disposizioni? Per me, io credo che questa legge, se fosse approvata così come viene proposta dalla Commissione, potrebbe mettere in scompiglio, in molti casi, l'amministrazione delle provincie e comprometterne gravemente la indipendenza. Noi sappiamo che il governatore presiede e fa parte della deputazione provinciale, ossia della podestà esecutiva provinciale. Ora, in che posizione si troverebbe, o signori, un governatore il quale fosse costretto ad annullare esso stesso una deliberazione del Consiglio provinciale?

Io, per verità, non invidierei molto la posizione di quel funzionario.

Sarebbe assai meglio, secondo me, che egli provocasse lo scioglimento del Consiglio provinciale; avvegnachè il Consiglio provinciale o rappresenta l'opinione pubblica della provincia, ed in questo caso il contrasto fra il funzionario e la rappresentanza provinciale renderebbe, se non impossibile, certamente difficile il governare più oltre utilmente quella provincia; o non la rappresenta, e il funzionario ha ragione di credere che gli interessi provinciali e la pubblica opinione non hanno una fedele rappresentanza nel Consiglio, ed è appunto il caso in cui bisognerebbe far appello al suffragio popolare e rinnovare la rappresentanza legale della provincia

Quest'esempio, o signori, dimostra una parte dei difetti di questo sistema, ma il difetto più grave consiste nelle espressioni indeterminate col quale quest'articolo è concepito.

Sappiamo noi, allo stato della legislazione italiana, quali sieno i poteri che le leggi vigenti nelle varie parti d'Italia affidano al Governo, e quali saranno le conseguenze di queste concentrazioni di poteri ignoti nelle mani dei governatori? Possiamo noi farci un concetto esatto di questo provvedimento?

Io dichiaro francamente che non sono in grado di conoscerne la portata. Per misurare la estensione, per determinare il valore di questo atto legislativo, bisognerebbe aver qui una persona, può darsi che sia il signor ministro, la quale avesse in mente e tenesse presente al pensiero tutta quanta la legislazione in vigore; dovrebbe conoscere tutte le attribuzioni affidate al ministro dell'interno, dalle diverse leggi non ancora rivate in Italia; e questa persona, piuttosto unica che rara, potrebbe allora valutare le conseguenze di tal provvedimento; ma io affermo che la massima parte di noi non è in grado di formarsi un concetto pratico di ciò che può essere conseguenza dell'esplicazione ed applicazione di questa legge. E adunque, dovremo noi, o signori, votare una proposta di legge, di cui non possiamo nemmeno alla lontana misurare la portata? Ma sappiamo noi tutte le disposizioni delle leggi napolitane o pontificie e le attribuzioni ch'esse danno ai ministri per l'interno? Per me dichiaro di non saperle, e in verità non mi sento, se non mi si fanno conoscere, di votare l'ignoto.

Ma il signor ministro dirà: questa è una questione di fiducia; sapete che io eseguirò questa legge col mezzo di un decreto reale, nel quale queste diverse attribuzioni saranno una ad una registrate; quindi non vi sarà inganno. Io non ho mai pensato che inganno vi possa essere. Dirò di più: noi avremo sul decreto del ministro il controllo della stampa, e, alla ripresa della Sessione, quello del Parlamento; se mai

qualche errore fosse sfuggito al signor ministro, poichè anche i ministri sono fallibili, la Camera saprà chiamarlo innanzi a sè, e far sì che l'errore sia corretto. Ma, o signori, quando avremo votata questa legge, per quanto la si chiami transitoria, non sarà più in potere della Camera di rivocarla. I ministri si succedono l'uno all'altro e mutano spesso; la media della loro durata al potere, per alcuno di essi, è poco più di nove mesi. Gli avvenimenti nessuno può prevederli, e noi mettiamo qui una disposizione di legge, la quale in date circostanze, potrebbe avere delle conseguenze gravissime.

Il signor ministro mi ha fornito egli medesimo un argomento con cui convalidare le mie opinioni, che possono esser da taluno accusate siccome troppo sospettose; ma ognuno sa che il sospetto è uno de' compagni inseparabili delle libertà. Il signor ministro ha detto esso stesso, ed è per questo motivo che mi permetto di parlarne, di aver comunicato, in via solamente officiosa, alla Commissione un elenco, in cui erano indicate diverse delle materie delle quali egli intendeva di delegarne la cognizione ai capi delle provincie. La Commissione non accettò nè punto nè poco quell'elenco come una norma; io credo che in questa parte avrò con me annuente la Commissione (non parlo della maggioranza, perchè io nella Commissione, massime in questa legge provvisoria, sono una minoranza impercettibile), credo, dico, di avere annuente la Commissione...

Tecchio, relatore. Ho detto che l'elenco del ministro non fu accettato.

Depretis. Ebbene, a provare che questo sistema che si vuole adottare può avere delle conseguenze gravissime...

Minghetti, ministro dell'interno. Ho citato un esempio.

Depretis. Ebbene, mi permetta di citarne un altro, è cosa grave abbastanza, e il signor ministro, credo, vorrà consentire ch'io spieghi la cosa nell'interesse del paese che a tutti ci sta a cuore.

Fra queste facoltà adunque da delegarsi al capo di provincia il signor ministro indicava quella di approvare le associazioni private, i comitati di soccorso e altri istituti di beneficenza, ogniquale volta non si tratti di erigerli in corpi morali, in persone giuridiche, con obbligo di farne avvertito il Governo. Io credo che quell'articolo sia sfuggito per errore, poichè non v'ha legge che dia tal facoltà ai ministri. Ma vediamo le conseguenze, se mai, cosa impossibile, fosse applicato.

In Piemonte abbiamo un caso assai comune in cui si dovrebbe far uso di questa facoltà, e sarebbe per le Società di mutuo soccorso.

La fondazione delle Società di mutuo soccorso degli operai, costitutesi al primo apparire della libertà costituzionale, per propria iniziativa degli operai, senza aiuto, nè autorizzazione del Governo, nè legame alcuno col potere governativo, si sono moltiplicate, hanno prosperato, non hanno mai dato il minimo fastidio al Governo; esse funzionano dappertutto egregiamente, e, a dir vero, se qualche cosa si deve dire su di esse, non è che per tributare lode e rendere grazie della benefica e salutare loro influenza sulle popolazioni, per il modo veramente lodevole e sempre patriottico col quale si sono condotte.

Quando vidi quella disposizione, io mi domandai: Ma che? La smania di regolar tutto con leggi o con regolamenti verrà a disturbare anche le Società operaie, intromettendosi, in occasione di questa legge, nell'andamento e nello sviluppo di queste libere e benefiche istituzioni?

Qui fu certo un errore; ma questo potrebbe ripetersi da qualche futuro ministro, al quale può venire l'idea di sottoporre queste Società a un controllo, a una preventiva approvazione, pescando la facoltà in qualche vecchia legge, e di affidare l'incarico di accordare questa autorizzazione ai governatori.

Ma, se un ministro futuro facesse un tale decreto, ed un governatore, in un momento di malumore o vedendo di mal

circostanze a tutti troppo note di quelle provincie, i luogotenenti, dico, si trovano in una posizione eccezionale, e non bisogna toccarla.

Ma la cosa parmi assai diversa per la Toscana, come notava giustamente l'onorevole Alfieri, e come del resto erasi notato nel seno della Commissione.

Io non vengo a domandare per la Toscana una parificazione precipitosa od affrettata di legislazione. Io desidero che le legislazioni delle varie parti d'Italia possano trasformarsi gradatamente ed unicamente con leggi adottate dopo matura discussione nel seno del Parlamento nazionale; tuttavia, quanto alla Toscana, dopo aver sancito la massima della completa parificazione degl'impieghi amministrativi, io mi sono dimandato qual'è la posizione e quale la utilità del governatore generale della Toscana.

Mi sono dimandato: il governatore di Toscana continuerà egli ad esistere dopo la pubblicazione di questa legge?

Non è egli facile, in seguito a questa legge, di torre di mezzo, almeno nei rapporti di corrispondenza e di dipendenza nella gerarchia puramente amministrativa, questa specie d'autonomia, della quale credo che nessuno fa caso, perchè da ogni parte vengono dichiarazioni in senso contrario e che ne proclamano necessaria l'abolizione?

Io desidero che mi venga una risposta da parte del Ministero, perchè, dico il vero, non mi pare che si possa rimanere senza danno, e danno grave della cosa pubblica, in una condizione che mi limiterò a chiamare un equivoco.

Il presidente del Consiglio, or sono alcuni giorni, ha manifestato in seno alla Camera qual'è l'ordinamento amministrativo prescelto dal Gabinetto; egli ha parlato chiarissimamente, com'è suo costume, e le sue parole erano esattamente conformi alle dichiarazioni che egli faceva quando avevamo l'onore d'averlo in seno alla Commissione per le leggi amministrative. Egli pose per fondamenti dell'amministrazione il comune, la provincia, lo Stato. Il signor

ministro dell'interno (mi permetta che noti il quando vidi farsi ufficialmente palese l'equivoco), non più tardi di ieri, a nome del Governo, venne a dichiararci con infinita buona grazia, ch'egli non aveva fatto il connubio con le regioni, ma ci fece capire ch'egli era però lontano dal farne divorzio, e che anzi si proponeva di discutere questa questione nel secondo periodo di questa Sessione.

A me pare, signori, che questa contraddizione non dovrebbe sussistere. Se la cosa fosse innocua, non insisterei per avere una spiegazione; è lontano da me il pensiero ed il desiderio di sollevare discussione per cose di non grave momento, o praticamente inutili. Ma io sono profondamente convinto che qui è necessario uno schiarimento, perchè l'equivoco e il dubbio riesce di danno, e l'equivoco sussiste dopo queste due discrepanti dichiarazioni.

Noi stiamo preparando, e il paese attende ansiosamente, la legge amministrativa.

La Commissione fu unanime nel respingere il concetto delle regioni amministrative; rigettò pure ad immensa maggioranza il concetto delle regioni, come enti governativi; non ammise nemmeno il disegno di raggruppare alcune provincie per un tempo limitato; il principio che prevalse in seno alla Commissione fu quello dell'onorevole presidente del Consiglio.

Questo concetto è quello dal quale sarà ispirata la Commissione nel formare il progetto della legge amministrativa, che sarà presentato al Parlamento al riaprirsi della Sessione. Ma, o signori, se questo lavoro deve esser fatto con fiducia, se la Commissione deve procedere innanzi con alacrità nel formare il progetto e nel compiere un'opera che le costerà grandissima fatica, se volete che il Parlamento stesso riesca a deliberare e risolvere sollecitamente questa questione urgente e vitale dell'amministrazione dello Stato, poichè l'uniformità dell'ordinamento amministrativo è desiderata ed invocata da tutti i partiti, invocato da tutti i patrioti,

poichè tutti ne sentono il bisogno; se volete ottener questo risultato, bisogna che l'equivoco, a cui ho accennato, cessi.

Io vi dimando, o signori, se noi sappiamo che verrà ancora dal Ministero messa in campo questa questione che questo anno ci ha fatto perdere dei lunghi mesi, ma come si potrà avere una legge amministrativa? Ognuno vede che, se il sistema dell'onorevole ministro dell'interno prevalesse, bisognerebbe rifare la legge da capo a fondo, e allora non è più possibile adottare una legge d'ordinamento amministrativo chi sa ancora per quanto tempo! Possiamo noi, o signori, lasciare il paese in questa incertezza? Io lo domando ad ogni uomo amico del paese, del progresso, della pronta unificazione legislativa ed amministrativa del regno. Egli è per ciò che io ho indicato e chiesto provvedimenti per abolire il Governo generale della Toscana, siccome quello che rappresenta non so se l'esperimento o l'applicazione di un sistema che finora, secondo tutte le apparenze legali, non ha potuto avere alcuna simpatia nel Parlamento; tale almeno è la presunzione sino a prova contraria.

Io confido troppo nel patriottismo del signor ministro dell'interno per non dichiarare francamente che io mi lusingo ch'egli vorrà finalmente rinunciare per sua parte, e in vista degli inconvenienti che ho notato, all'idea delle regioni amministrative.

In questa stessa seduta il disegno di legge concernente le disposizioni temporanee e transitorie sull'ordinamento amministrativo dello Stato fu votato a scrutinio segreto e dalla Camera approvato. — Voti favorevoli 150, contrari 66. — Fu poi adottato dal Senato del Regno il 19 luglio.

(Legge 9 ottobre 1861, n. 249).

Strada ferrata da Brescia a Pavia

Il disegno di legge per approvare la convenzione relativa alla costruzione di una strada ferrata da Brescia a Pavia per Pizzighettone fu presentato alla Camera dei Deputati dal ministro dei lavori pubblici, onorevole Peruzzi, il 26 giugno 1861. Esaminato dalla Commissione composta dei deputati Mazza, Mosca, Finzi, Allievi, Grattoni, Castagnola, Luzzi, Melegari L. A. e Zanardelli, quest'ultimo ne riferì alla Camera il 6 luglio 1861.

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 10 luglio 1861.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE RATTAZZI.

All'articolo 1°: — In appoggio dell'emendamento presentato dall'onorevole Cadolini pel prolungamento della strada ferrata sino a Cremona:

IN QUESTA discussione io sarei rimasto volontieri in silenzio; e nel prendervi parte mi pare quasi di usurpare il compito che più naturalmente spetta agli onorevoli miei colleghi ed amici, inviati dai collegi di Lombardia a rappresentare la nazione nel Parlamento; essi per certo tratterebbero assai meglio questa controversia, perchè più competenti e più abili di me; tuttavia, come ebbi l'onore di far parte della Commissione che l'anno scorso riferiva alla Camera sul disegno di legge intorno alle ferrovie lombarde e dell'Italia centrale, ed ebbi anche una qualche

parte nell'iniziare il progetto di una via ferrata tra Brescia e Cremona direttamente, così ho creduto mio debito di chiedere la parola per sottoporre alla saviezza della Camera alcune brevi osservazioni.

Veramente, o signori, anche in questa circostanza, io non posso a meno di deplorare che una ragione quasi interamente estranea all'argomento in discussione venga a pesare sulla libertà delle nostre deliberazioni. Non è la prima volta che questo avviene in questa Sessione istessa. In fatti noi abbiamo avuto innanzi a noi questioni gravissime di strade ferrate, e tuttavia non le abbiamo potute discutere con quella piena libertà che pur si richiede, o perchè vincolati da precedenti convenzioni, cioè da contratti fatti dai Governi che hanno preceduto il Governo nazionale, contratti che la Camera credette di rispettare con tutto lo scrupolo, o perchè vincolati dalla forza dei trattati.

Poi, considerazioni politiche di un altro ordine, cioè relative alla questione interna, e la necessità di far presto, anche a costo di far male, ci hanno costretti a correre su molte difficoltà e molte obiezioni che, lo dico schiettamente, era impossibile che la Camera lasciasse in altre circostanze passare inosservate.

Adesso abbiamo gl'interessi militari e le viste strategiche che si intromettono nella determinazione del tracciato della linea da Cremona a Brescia e da Cremona a Pavia. Fortunatamente pare a me che queste considerazioni non abbiano qui quel gran peso che loro dovrebbero in ogni altro caso attribuire, poichè vediamo persone assai competenti nella materia, come è l'onorevole generale Petitti, non dare a queste ragioni militari e strategiche una qualsivoglia importanza.

E l'onorevole ministro egli stesso ci dice che la questione strategica non ha poi in questo caso un'importanza capitale.

Infatti, se noi la esaminiamo così anche a lume di buon senso, vediamo che in fin dei conti questa questione stra-

ci dà le notizie pronte ed esatte, un breve indugio nel p — e
correre la via non può aver conseguenze dannose.

Del resto, se veramente è necessario per difendere ~~il~~ 16
glio il paese una comunicazione più breve, noi che abbia ~~mo~~
già speso tanti milioni per munire di grandissime fort ~~e~~ 15
cazioni il paese, non ci mostreremo al certo renitent ~~e~~ a
consentire al Governo i sussidi necessari per congiunge ~~re~~
la fortezza di Pizzighettone per Crema a Brescia con ~~un~~ ~~na~~
linea che possa veramente considerarsi strategica (quale ~~sa-~~
rebbe quella da Crema a Coccaglio per Chiari) e che n ~~on~~
venga a danneggiare gli interessi commerciali del paese.

Consideriamo un momento quale è questa linea dire ~~t~~ ~~ta~~
da Brescia a Cremona, quali sono i suoi uffizi, quali gli inte ~~te-~~
ressi che la reclamano.

Brescia è il centro di un'industria e di un commercio c ~~he~~
hanno a quest'ora una grande importanza, e ché avranno col
tempo uno sviluppo grandissimo.

Tre delle nostre grandi valli alpine, cioè la sterminata
Val Camonica, la Val Trompia e la Val Sabbia, nelle quali
evvi una immensa forza motrice per la quantità di acque
perenni con salti e pendenze enormi, mettono capo a
Brescia.

In quelle valli si esercita da lunghi anni l'industria m ~~e-~~
tallurgica, e questa, come altre industrie e commerci, è
suscettibile, a mio avviso, di una grande prosperità, tan ~~to~~
più ora che la forza motrice prodotta dalla caduta di ~~un~~
corpo d'acque potrà col mezzo della macchina idropneumatica,
che giova sperare possa avere più larghe applicazioni, esse ~~re~~
utilizzata più facilmente.

La città di Brescia adunque, nella quale si concentrano
tutti questi interessi, ha bisogno di uno sbocco per su ~~oi~~
prodotti da una parte per la via più retta e più breve alla
valle del Po, e nelle parti centrali e meridionali d'Italia,
dove appunto mancano i motori gratuiti e gli elementi ~~di~~
prosperità industriale che esistono nella provincia bresciana;

mettere in comunicazione la Spezia con la valle del Po. E allora avremo appunto l'industria delle valli bresciane, e i legnami di cui saranno produttrici, se sapremo ridonare un po' di vita alla coltura delle selve; avremo, dico, queste valli predestinate all'industria, in comunicazione diretta col gran porto militare della Spezia e col mar Tirreno.

Questi sono, o signori, interessi permanenti, naturali, immutabili; epperciò bisogna tracciare la linea Brescia-Cremona, ad essi subordinata. Bisogna che da Brescia una ferrovia sia condotta direttamente a Cremona; così la metteremo a contatto per la via più breve con Parma. Se facciamo invece comunicare Brescia e Cremona con Parma, rimontando per passare il Po a Piacenza, invece di percorrere una linea di sessanta chilometri, ne percorriamo una di cento.

Menabrea, ministro della marineria. No!

Depretis. Sì, signore, e posso facilmente dimostrarlo. Difatti da Cremona a Casalmaggiore abbiamo da 36 a 37 chilometri; da Casalmaggiore a Parma ve ne sono circa 20; in tutto 57; io metto 60. Ma da Cremona a Piacenza, rimontando a Pizzighettone e Codogno, e poi scendendo a Piacenza, avremo pressochè una quarantina di chilometri. Da Piacenza a Parma ne abbiamo 60; in tutto 100; sono dunque 40 chilometri di più.

Oltre a questi grandi interessi, noi non dobbiamo dimenticare altri interessi che non sono di eguale importanza, ma che pur debbono tenersi in qualche considerazione.

Pontevico è una borgata abbastanza importante, di circa 8 mila abitanti. A Pontevico l'Oglio è navigabile. Ecco un punto commerciale di riguardo. La linea diretta per Pontevico a Cremona tocca Verolanuova, capoluogo di circondario.

Aggiungasi che, giunta a Cremona, la linea trova uno scalo commerciale sul Po.

Il Po a Cremona è navigabile sempre.

che si abbandoni alla discrezione del Ministero. Così almeno n'è responsabile e dovrà renderne conto.

Ritenuto adunque che gl'interessi commerciali ed industriali indubitatamente richiedono che prevalga la linea di Brescia-Cremona per Pontevico, e ritenuto anche essere necessario nell'interesse generale dello Stato che vi sia una linea longitudinale al Po, sulla sua sponda sinistra, precisamente nella direzione più breve e diretta da Cremona-Pavia, ritenuto questo, io non posso a meno che dare qualche spiegazione a quanto diceva l'onorevole ministro per la marineria intorno all'articolo 19 della legge 8 luglio 1860.

Egli ha detto nel suo primo discorso, e lo ha ripetuto poc' anzi, che il Governo troverebbesi vincolato per modo da non poter concedere o costruire una linea diretta fra Brescia e Cremona. Io credo che il Governo non sia punto vincolato da quest'articolo.

In una discussione dei giorni passati l'onorevole deputato Tecchio, appunto facendomi risposta, diceva che il miglior interprete della legge è il suo autore; ebbene io mi varrò di quest'argomento, e ricorderò che quando venne discussa in seno alla Commissione la legge 8 luglio 1860 approvativa della concessione delle ferrovie lombarde, io, che appunto allora era di ritorno da Brescia, ed aveva fresca in mente la linea iniziata da Brescia a Cremona per Pontevico, ho fatto all'onorevole ministro pei lavori pubblici di allora, l'onorevole Jacini, la domanda, e proposi alla Commissione il quesito, se per avventura su questa disposizione dell'articolo 19 potesse, sottilizzando e sofisticando (perchè impedire che nascano quistioni tra lo Stato ed i concessionari o gli appaltatori è cosa quasi impossibile) ho dunque domandato se, sofisticando, potesse la compagnia concessionaria porre ostacolo alla concessione o alla costruzione di una strada ferrata da Brescia a Cremona per Pontevico; e l'autore della legge, l'onorevole signor ministro pei la-

della società, quand'anche creda esso, che n'è il solo giudice competente, che parecchi punti intermedi siano importanti per ragioni politiche, commerciali o strategiche. Dunque, se deve aver forza l'obbiezione pel tracciato Brescia-Cremona per Pontevico, la deve avere egualmente per quello Brescia-Casalbuttano, Pizzighettone e Pavia, perchè può ripetersi ogni volta che si riuniscono due punti delle linee concesse.

Io credo invece che le obbiezioni, se pur ve ne sono, spariscono affatto e che il più lieve argomento cessa di aver qualunque valore, se la concessione s'intitolasse d'una ferrovia da Brescia a Pavia; per Cremona e Pizzighettone, perchè in tal modo il Governo potrà facilmente indicare, e nella linea intiera e nelle varie sue parti, dei punti intermedi che sono da dichiararsi importanti evidentemente per ragioni politiche, commerciali e strategiche.

Escluse così le obbiezioni che si facevano a questo articolo, non ho più altro da aggiungere.

Io conchiuderò dicendo che, se gl'interessi strategici sono di qualche considerazione, il Governo deve provvedervi in modo che siano salvi intieramente. Se, nel caso concreto, sono poca cosa, non vi si può sacrificare un grande e permanente interesse generale del paese.

Le obbiezioni dedotte dalle concessioni già fatte alla società e dall'articolo 19 della legge 8 luglio 1860, non si può dire che abbiano valore. Quindi parmi veramente il caso in cui debba prevalere quel tracciato che meglio soddisfa ai desiderii, alle esigenze, ai bisogni, agl'interessi delle provincie di Brescia e di Cremona in particolare, e corrisponde alle opinioni che prevalgono nella Lombardia in generale. Io quindi voto per l'emendamento proposto dall'onorevole Cadolini.

L'emendamento dell'onorevole Cadolini è dalla Camera approvato.

Il disegno di legge fu approvato dalla Camera dei Deputati in questa stessa seduta (Voti favorevoli 201, contrari 23) e dal Senato del Regno il 20 luglio.

(Legge 21 luglio 1861, n. 141).

Ad ogni modo, non disconosco che vi sono motivi, pei quali il Ministero può sostenere che bisognerebbe in qualche parte di questa spesa prescindere.

Dopo la votazione dell'articolo, non volendovi tornar sopra, io mi limiterò ad osservare che, trattandosi di una spesa ingente, che oltrepassa i 40 milioni, e che sarà fatta senza la garanzia principale che accompagna e debbe accompagnare sempre le spese, massime le più rilevanti, nell'interesse dello Stato, io vorrei proporre un'aggiunta che racchiude un provvedimento, a mio avviso, di qualche utilità.

Io vorrei che nell'interesse istesso della grandiosa ed interessantissima opera a cui devesi dar mano, e perchè il Parlamento possa esercitare in qualche modo il più alto dei suoi uffici, quello cioè di verificare l'erogazione del danaro pubblico, io vorrei, dico, che in questa circostanza la Camera adottasse un provvedimento, che fu già sancito per altre opere e spese grandiose, come sono quelle del traforo del Moncenisio e del catasto generale dello Stato. Vorrei che ad epoche determinate il potere esecutivo venisse alla Camera a dar conto dello stato in cui si trovano i lavori, e dell'ammontare delle spese che si sono fatte.

A questo scopo intenderei presentare un'aggiunta, la quale metterebbe nella legge l'obbligo al Governo di fare una relazione annuale al Parlamento, nel primo mese della sua Sessione, intorno alle spese ed ai lavori che si sono fatti per l'arsenale marittimo della Spezia nell'esercizio precedente.

Con questa relazione il Parlamento sarebbe illuminato sul modo con cui procedono i lavori di fondazione di questo stabilimento, il quale ha un'importanza che nessuno può contestare non essere capitale; ed il ministro stesso sarebbe poi rassicurato sull'andamento della sua amministrazione; la quale, bisogna confessarlo, è lasciata, massime dopo la votazione dell'articolo 4, un po' troppo libera, sarebbe, dico, rassicurato dall'approvazione annuale del Parlamento.

È vero, la discussione si è prolungata; ma v'ha egli una questione più grave che possa mai agitarsi innanzi al Parlamento, innanzi all'Italia? Le questioni di Roma e di Napoli non racchiudono esse evidentemente l'esistenza di tutto quanto abbiamo acquistato, non comprendono l'avvenire del nostro paese, non racchiudono la prosperità, la gloria della patria nostra? (*Bene!*)

Ora, una discussione così vitale, così ampia, la si vorrebbe chiudere in un momento d'irritazione e di perturbazione quale è quello in cui ci troviamo? Sarebbe questa la prudenza nostra? Partigiani, come vogliamo vantarci di tutte le libertà, troncheremo noi in un momento simile una sì importante discussione, la quale, innanzi all'Italia, abbiamo il dovere di fare ampia, pacata, spassionata, col solo intento di illuminarci a vicenda, di promuovere gli interessi del paese e di trovare la verità? È egli prudente che noi chiudiamo la discussione quando gli animi nostri da due successivi incidenti furono commossi ed agitati?

Io credo, o signori, che il chiudere adesso la discussione non sarebbe atto degno del nostro patriottismo. Io citerò, o signori, un esempio: ricorderò una celebre discussione nella quale anche veniva, come oggi, domandata la chiusura; e ricorderò che l'uomo illustre, del quale si spesso si rammentò il nome, e s'invoca l'autorità in questo recinto, il conte Di Cavour egli stesso disse che, quando una discussione era di vitale importanza, bisognava lasciarla proseguire amplissima, sicchè potesse naturalmente esaurirsi. E ciò a ragione, o signori, poichè in simili discussioni nessuno debbe poter dire al paese che la Camera con un'improvvisa deliberazione gli abbia impedito di esporre liberamente il suo voto ed il suo consiglio.

Ora io capisco, o signori, che taluno può essere stanco della lunga contesa; che alla mente di tal altro possa parere vana oramai una discussione che si fa da più giorni sopra un oggetto meramente politico, massime quando il

Seduta dell'11 dicembre 1861.**PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE TECCHIO.**

Chiusa la discussione generale, vengono svolti gli ordini del giorno ed i voti motivati. — L'onorevole Depretis risponde all'onorevole Della Rovere, ministro della guerra, e poscia svolge le ragioni dell'ordine del giorno da lui presentato insieme all'onorevole Macchi ed a parecchi altri deputati:

L'ONOREVOLE deputato Macchi mi costringe, mal mio grado, a prender parte a questa discussione.

Nel ringraziarlo delle cortesi parole, mi permetto di dirgli che certo egli non mi ha reso un servizio, perchè in verità, dopo una discussione che ha consumati tanti giorni, dopo tante splendide arringhe, dopo i discorsi degli onorevoli Mellana e Bixio, coi quali sono interamente concorde, io sarei troppo presuntuoso, se credessi possibile di esporre cose nuove o di poterle esprimere in modo tale da cattivarmi l'attenzione della Camera. Le mie parole saranno quindi molto brevi.

Io non rientrerò nella discussione generale, non farò che toccare alcuni punti della questione, e, dirò quasi, alcune faccie del programma politico, che, credo abbiám tutti comune quanti siamo in questo recinto, discordi solo nella scelta ed applicazione dei mezzi per arrivare alla meta. Prego quindi la Camera d'accordarmi pochi momenti d'attenzione.

Io non posso lasciar passare senza una risposta le parole che furono pronunziate dall'onorevole generale Della Rovere.

Egli ha fatto, secondo me, assai mal a proposito, e certamente per nulla ispirato da quel sentimento di concordia che è nella bocca di tutti, ma che pur troppo parmi che non tutti abbiano nel cuore, egli ha fatto, dico, una odiosa

Se noi, o signori, rimanendo nell'ordine costituzionale, lasciando che si apra il campo alle parti politiche per migliorare la legislazione e l'amministrazione del paese, abborrendo dai sistemi esclusivi, ammettendo che qui siamo tutti chiamati pel bene dello Stato, daremo opera alacramente a far progredire il paese, senza dissimulare gli errori, e mutando, se occorre, i reggitori della cosa pubblica, noi riusciremo ben presto alla nostra meta. Ma a questo risultato non si arriva se tutte le parti non adottano una politica generosa, senza recriminazioni, schiettamente conciliatrice.

L'ordine del giorno di cui si discute, non lo dissimulo, esprime modestamente, ma francamente un voto di sfiducia all'attuale Gabinetto.

Io credo di non poter far diversamente, e me ne spiace.

Stanno su quei banchi degli uomini, ai quali mi professo amico. Rispetto il carattere di tutti i ministri, ed onoro il suo illustre capo, le opinioni del quale sopra varii punti dell'interna organizzazione dello Stato concordano con le mie. Credo che le intenzioni degli attuali ministri siano buone. V'ha di più; sono quasi convinto che il programma nazionale l'abbiamo tutti comune. Ma questo è poco; questo accordo si riduce a consentire in una massima astratta; l'essenziale sta nella parte pratica del programma, cioè nei mezzi d'esecuzione. Qui siamo invece in disaccordo. Il Ministero avrà fatto tutti gli sforzi che poteva fare; ma non ha avuto il successo; è una fatalità; io desidererei che l'avesse avuto, pel bene del mio paese; ma dopo tanto tempo e tante dilazioni e tante promesse non è riuscito; politicamente parlando, il Ministero ha torto. (*Rumori — Interruzioni*)

Siccome io non ci tengo molto a dilungarmi, se mai la Camera credesse che io parlassi più del dovere, io accetterei le interruzioni e i rumori come un avvertimento di metter fine al mio ragionamento. Non ho niente nè di pre-

formola *libera Chiesa in libero Stato*, diceva che questi principii di libertà dovevano essere iscritti in modo formale nel nostro Statuto, dovevano formar parte integrante del patto fondamentale del nuovo regno d'Italia.

E aveva ben ragione; quel capitolato è tale atto che forse ad approvarlo non bastano i poteri che la nazione ha adesso confidati al Parlamento. Si tratta di variare delle disposizioni dello Statuto che sono essenzialissime; non si viene già ad introdurre con esso la libertà di coscienza e di culto, ma invece si danno al papato prerogative e privilegi e preminenze, senza guarentire lo Stato, e si viene perfino a mettere il pontificato romano e gli accordi proposti sotto la guarentigia di potenze estere.

Ora, o signori, non credo che un Parlamento potrebbe introdurre una simile modificazione nel patto fondamentale del regno, senza aver ottenuto per lo meno un nuovo battesimo dal paese legale col suffragio esplicito degli elettori d'Italia.

Alcuni, e fra essi l'onorevole Mellana, hanno espresso una opinione che per l'onore del nostro paese e del Parlamento io francamente non potrei approvare.

D'accordo, sulla parte sostanziale della politica, con l'onorevole mio amico, non esito, ogniquale volta mi trovo in qualche particolare dissenso, a manifestarlo senza ritegno, ben sapendo ch'egli lo prende in buona parte.

L'onorevole Mellana diceva: ma il conte di Cavour, quando parlava degli accordi da farsi col pontefice, voleva prender tempo, e non altro. Lo stesso, a un di presso, disse un oratore a difesa del Ministero; l'innocente capitolato che ci sta dinanzi il Ministero lo propose, quando già era sicuro della ripulsa.

Io non so se il Ministero accetta simile difesa; bensì io credo che, in un argomento così grave, un uomo come il conte di Cavour non parlasse a caso, o per prender tempo; io credo che una proposta egli l'avrebbe fatta, o fatta fare da altri, e seriamente.

ammetto: ma perchè la forza morale possa agire, in altri termini, perchè la diplomazia possa riescire, bisogna che i nostri diplomatici rappresentino un paese armato, organizzato e tranquillo. La diplomazia dei paesi deboli non è abile, difficilmente riesce.

Detto questo sulla quistione romana, passando alle altre parti dell'ordine del giorno, esse esprimono i precetti pratici della politica nazionale: armate ed ordinate il paese.

In Italia, o signori, il concetto politico che ha dominato e domina il movimento italiano è quello dell'unità nazionale; questa è la religione politica degli Italiani; ed oggimai è la religione dominante con la sua autorità, la sua forza, la sua intolleranza. Questo dogma politico penetrò nelle viscere della società civile in Italia; fu lavoro lento, inavvertito, incompreso, massime dagli uomini di Stato calcolatori, ma scettici; adesso ha invaso, penetrato la nazione; è diventato un bisogno reale, ed è perciò irresistibile. A ciò debbono pensare seriamente i Governi. La nazione vuol essere; lo vuole con tutti i modi, con le forze morali, con le materiali, coi governi ordinati, se questi la conducono sulla retta via; ci sarebbe andata anche coi governi e coi mezzi rivoluzionari, se mai non avesse trovato in Vittorio Emanuele ed in Garibaldi, il Re galantuomo e il cittadino fedele, che la condussero pressochè alla meta. (*Bene! a sinistra*)

Dunque nella parte pratica il programma consiste principalmente nel dare opera a procacciare molte e buone armi e far presto. L'onorevole ministro della guerra ci diceva: i volontari devono aspettare; verranno in campo quando sarà il momento; e lo dice quando non può fare la leva, quando forse non può mandare uomini sufficienti per spazzare dall'Italia meridionale quei manipoli di scellerati che la infestano; ma, Dio buono! che male ci sarebbe mettere venti uomini per ogni compagnia di volontari, perchè si potessero esercitare ed istruire? Ma che? È una cosa che

Per mia parte, o signori, quantunque da lunghi anni invariabilmente nella opposizione, per verità assai moderata, vorrei, se il potessi, dare un voto che rinforzasse il Governo, e lo aiutasse nell'arduo lavoro. Nè sarebbe il primo; poichè, malgrado le distinzioni e le classificazioni che si son fatte dal Ministero e da' suoi difensori, gli uomini che seggono da questo lato della Camera, nelle più gravi questioni, e quante volte trattossi della grande causa nazionale, non esitarono a votare e spese ed imprestiti ed armamenti d'ogni fatta, ed ogni legge di progresso anche lieve e di miglioramento nelle condizioni del paese. Nelle spese di marina, o signori, per dire un esempio, nella marina, se abbiamo peccato da questo lato della Camera, è stato forse per stimolare il Ministero a fare forse qualche volta l'impossibile. E voi ci chiamate uomini rivoluzionari, e ci mettete in fascio, ed ora trovate, ora non trovate il programma, e ad ogni modo ci dichiarate divisi da voi, ed impossibile fra di noi ogni accordo! Ma a che serve che parliate di concordia, e che senso ha questa parola?

Signori, io credo che questi giudizi siano molto imprudenti; ad ogni modo, se potessi farvi più forti e più abili e più operosi e più fortunati, io vi darei il mio voto. Ma, come posso sperarlo coi fatti che mi stanno dinanzi? No: gli atti del Governo non m'ispirano fiducia.

Io finirò... (*Ah! ah!*) Io non sono solito ad abusare della parola; ho parlato per venti minuti, non è troppo; mi pare ci dovrebbe essere più tolleranza; tuttavia io dagli avversari politici so sopportare anche le interruzioni, perchè anche queste hanno per me il loro linguaggio, il loro significato. (*Bene! a sinistra*)

Signori ministri, noi non possiamo accordarvi la nostra fiducia, ma noi non facciamo questione di persone; pensate che questa lunga discussione vi ha rivelato molte piaghe ed alcuni rimedi; vi ha rivelato anche lo stato dell'atmosfera morale d'Italia.

acquistare il grado che le spetta nel consesso dei popoli d'Europa. (*Bravo! bravo!*)

Le interpellanze rimasero esaurite in questa stessa seduta con l'approvazione dell'ordine del giorno proposto dagli onorevoli Conforti e Bon-Compagni accettato dal Ministero e così concepito:

La Camera conferma il voto del 27 marzo, che dichiara Roma capitale d'Italia e confida che il Governo darà opera alacrementemente a proseguire l'armamento nazionale, l'ordinamento del regno, e l'efficace tutela delle persone e della proprietà.

Essa prende pure atto delle dichiarazioni del Ministero intorno alla sicurezza pubblica, alla scelta del personale onesto, abile, devoto alla causa nazionale, ed a tutti gli altri provvedimenti efficaci a procurare il benessere delle provincie meridionali e passa all'ordine del giorno.

Nella votazione nominale sul predetto ordine del giorno risposero sì 282, no 79, astenutisi 6.

Infatti, io credo che nessuno può mettere e mette in dubbio l'utilità di aumentare i mezzi di alimentazione del popolo e l'aumento di questo ramo di ricchezza nazionale, come a nessuno che per poco conosca i paesi dove sono acque e pescatori può venire in mente che si possa lasciare la libertà di questa industria senza regime, soprattutto sulla pesca marittima, perchè occorrono urgenti provvedimenti in alcune parti d'Italia, per esempio sulle coste ed isole della Toscana, ove o sono leggi assolutamente incomplete ed insufficienti od inosservate, o non ve ne sono punto, per modo che veramente grandissima è la necessità che il Governo porti la sua attenzione su questa materia e provveda il più presto possibile.

Ma questi due punti, torno a dire, sono affatto fuori di controversia; la questione verte unicamente sopra un punto costituzionale, se, cioè, pel regime della pesca in Lombardia, il Governo poteva provvedere per legge o per semplice regolamento. Su questo punto osserverò di passaggio che la materia è di carattere eminentemente legislativo. Trattasi di regolare l'esercizio delle facoltà personali dei cittadini, o l'esercizio dei loro diritti; imporre dei doveri sociali con sanzioni penali. Occorre dunque una legge. Del resto, tutti i paesi hanno vere leggi sulla pesca. Il Piemonte antico, come la Francia, la Svizzera, hanno leggi, come gli altri paesi, sulla pesca.

Ora il signor ministro cominciava col farci una confessione, la quale io ho sentita, glielo dico schiettamente, con molto piacere. Egli ci ha detto che nella grande quantità di regolamenti che gli passano davanti, dovendo provvedere ai molteplici affari del suo Ministero dell'agricoltura e del commercio, questo regolamento appunto era passato sotto la sua firma, senza che egli avesse avuto il tempo di esaminarlo e di studiarlo. Egli firmò il decreto d'approvazione in buona fede, e per atto di fiducia in chi glielo aveva messo dinanzi. Io mi permetto di credere che se un'altra volta un rego-

naturale autorità, senza bisogno di legge qualsiasi sulla quale l'autorità del Governo avesse fondamento.

Io, questa dottrina, dico la verità, non la posso ammettere; sarebbe una teoria fatale che metterebbe in pericolo tutto il sistema che ci regge. No: non ci può essere regolamento senza fondamento esplicito e chiaro nella legge; questa è la sola dottrina ammissibile in un Governo costituzionale.

Ma il signor ministro, rettificando, e spiegandosi più chiaramente nel suo secondo discorso, tuttavia persisteva nel ragionamento, col quale, pareggiando la provincia ai comuni, voleva assimilare il regolamento sulla pesca ai regolamenti di polizia locale o edilizi.

Il confronto non regge assolutamente.

No, o signori, il confronto non regge, perchè a tutti è noto che i regolamenti edilizi e di polizia locale sono espressamente contemplati nella legge comunale nel modo più chiaro e più formale.

Infatti, l'articolo 84 della legge 23 ottobre 1859 stabilisce che il Consiglio comunale delibera sui detti regolamenti.

L'articolo 132 della stessa legge concede al Governo l'approvazione di quei regolamenti, sentito il Consiglio di Stato, e l'articolo 139 autorizza a punire i contravventori con pene di polizia.

Tutto è dunque previsto e regolato dalla legge.

Ma il caso che stiamo discutendo è completamente diverso.

Il ministro diceva che, quando si tratta d'interessi di parecchi comuni che formano una provincia, subentra alla autorità comunale la rappresentanza della provincia. E aggiunse poi che in ogni caso il Governo può, sopra questi interessi e sopra il regolamento che li riguarda, sentire il Consiglio provinciale.

In quanto al semplice parere del Consiglio provinciale, la cosa è molto diversa. Il Governo può interrogare il Consiglio provinciale; l'articolo 168 della legge comunale contempla questo caso.

Veramente comincia ad esservi il dubbio se questa legge sussista; avete l'onorevole Mosca, egregio giureconsulto della Lombardia, e l'onorevole Castelli, che sappiamo versatissimo nella legislazione colà vigente, ed entrambi impugnano con argomenti, che mi paiono serii molto, la efficacia di questa legge; per me basta il solo dubbio, e dico che, in caso dubbio, era dovere del Governo di invocare una disposizione legislativa.

Dirò di più: io credo sommamente pericoloso il precedente di appoggiarsi a vecchie leggi, inosservate e dimenticate, che emanarono dai Governi antecedenti retti con altri principii, per venire a promulgare regolamenti sopra materie di ordine legislativo. Anche questo sistema io lo credo biasimevole, e non posso ammetterlo.

Infine poi il ministro ci veniva spiegando che il nuovo regolamento non era che la riproduzione dei regolamenti e delle leggi antiche sulla pesca, ch'esso non ha fatto che richiamare in vigore.

Ma come va allora che queste disposizioni vengono variate col nuovo regolamento?

Quand'anche si voglia ammettere che il Ministero potesse richiamare in vigore questi regolamenti per la parte che non subiscono variazione, pare indubitabile che per le parti mutate il Ministero non aveva certo facoltà, e quindi fece atto illegale.

Ma v'ha di più. Se tale era veramente l'intenzione del ministro; se voleva valersi delle leggi vigenti in Lombardia, o richiamarle in vigore, come avvenne che nel decreto reale, col quale si permise di approvare questo nuovo regolamento sulla pesca, egli, il signor ministro, non si attenne alla formula consueta?

Quando si fa un decreto, vi si dice nel preambolo: *Vista la legge tale*, ecc.; ma il Governo ha egli citato la legge italica del 1805, o le vecchie leggi lombarde? No, o signori; ha citato la deliberazione del Consiglio provinciale di Como,

Tassa sui beni dei corpi morali e di manomorta

Presentato alla Camera dei Deputati dall'onorevole ministro delle finanze Bastogi il 4 luglio 1861 questo disegno di legge fu esaminato dalla Commissione composta dei deputati Chiapusso, Borgatti, Ricci Vincenzo, Mazza, Giorgini, Lanza Giovanni, Pepoli Giovacchino, Massa e Di Cavour Gustavo relatore; questi presentò la relazione alla Camera il 8 gennaio 1862. — Fu discusso dal 13 al 15 gennaio 1862. — Era commissario regio per sostenerne la discussione l'onorevole Duchoqué.

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 14 gennaio 1862.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE RATTAZZI.

Dopo votato l'articolo 1° del disegno di legge ed approvato in esso il principio della tassa l'onorevole Carutti propone la esenzione degli Asili infantili dalla tassa: il presidente fa notare che tale eccezione non potrebbe essere discussa dopo avere la Camera respinta in massima la esenzione generale per tutte le opere ed istituti di beneficenza. — L'onorevole Depretis esprime così il suo parere:

MI SEMBRA che la proposta dell'onorevole Carutti non è punto vulnerata dall'articolo 1° che si è votato, poichè con quel voto non si è fatto altro che stabilire una massima generale, che cioè non doveano essere esentate in via generale le opere pie; ma ciò non impedisce che si possa proporre una speciale esenzione per una speciale opera di beneficenza.

E dico il vero che egli è in questo senso che anch'io, come l'onorevole Carutti, ho capita la questione.

giati che appartengono ad opere pie e *manimorle*, quando i detti caseggiati hanno speciali destinazioni specificate nella legge.

Io non capisco dunque perchè non potremmo aggiungere un'altra esenzione, quando ne abbiamo parecchie sulle quali la discussione non è esaurita e nemmeno cominciata.

Del resto io ripeterò coll'onorevole Carutti che mi pare anche una questione un po' di buona fede, poichè, vedendo diverse esenzioni nel disegno di legge, abbiamo potuto credere che ad una proposta d'esenzione non fosse ancora chiusa la via.

La pregiudiziale non è ammessa e l'onorevole Carutti svolge la sua proposta. — L'onorevole Depretis così parla in sostegno della medesima:

MI PERMETTA la Camera che io le esponga brevemente quanto avvenne nell'antico Parlamento subalpino, quando fu trattata questa stessa questione.

Nel disegno di legge che fu in allora presentato vi erano disposizioni alquanto diverse da quelle che si trovano nel progetto attuale. Nella discussione ch'ebbe luogo nella Camera queste disposizioni furono modificate e, a mio avviso, molto migliorate.

Fra le proposte fatte, e che vennero discusse, vi fu anche quella di esimere dalla tassa tutte indistintamente le opere di beneficenza.

Questa proposta fu contrastata; ma l'onorevole conte di Cavour, che in allora reggeva il Ministero della marina, agricoltura e del commercio, rispondendo all'onorevole Lorenzo Valerio, che sosteneva eloquentemente la proposta, dichiarò che, combattendo la esenzione generale non avrebbe però avuto il coraggio di combattere un emendamento che fosse proposto a favore degli asili infantili, perchè egli riteneva

Ma la legge ha riconosciuto l'utilità e la giustizia d'esentarli, se vi stanno un anno, perchè ha considerato che questi fondi che appartengono ai comuni sono il risultato delle imposte; sono ancora, dirò così, nel giro dell'amministrazione e devono entro l'anno essere erogati nelle spese del corpo morale che li ha depositati. La legge li esime dall'imposta, perchè non ritiene che essi facciano parte del patrimonio del comune e della provincia, perchè così i redditi patrimoniali debbono essere, giusta il concetto della legge, tassati.

Ora io dico che i fondi preparatorii dei comuni e delle provincie, che riguardino un'opera di una qualche importanza, è difficile che siano accumulati in un solo esercizio. Non potendosi ciò fare, equa e giusta è la disposizione per cui siano esenti da tassa questi fondi, che non rivestono la natura di fondi patrimoniali e non costituiscono pel comune stesso una rendita fissa, ma debbono, entro breve tempo, essere ritirati ed erogati ad una destinazione conosciuta.

Approvato a scrutinio segreto nella seduta del 15 gennaio (Voti favorevoli 227, contrari 114), questo disegno di legge fu modificato dal Senato del Regno e di nuovo presentato alla Camera dei Deputati il 31 marzo, fu definitivamente adottato l'11 aprile 1862.

(Legge 26 marzo 1862, n. 112).

Consesso muto ed inerte, che dovrebbe accettare le proposte del Governo senza esame, senza confronti, senza tener conto di alcun principio, per quanto rispettabile ed inconcusso; essa dovrebbe accettare un sistema che l'onorevole Broglio sarebbe, credo, fra i primi a respingere.

L'onorevole De Cesare diceva anch'egli una verità; egli diceva che la politica che consiste nel far debiti è la più rovinosa di tutte.

Egli ha perfettamente ragione; ma c'è una politica la quale è non meno rovinosa, ed è quella di procedere alla cieca nei provvedimenti finanziari, senza un piano complessivo, senza norme fisse, senza principii direttivi. Chi amministra le finanze di un gran paese, e più ancora chi deve riordinarle, deve avere un sistema e deve camminare senza antagonismo di principii.

Qualunque siano le condizioni della finanza, chi propone o discute un provvedimento nello scopo di migliorarle, bisogna che esamini se per avventura non viene a colpire la produzione nelle sue sorgenti e se non riesce dannoso allo sviluppo ed al naturale incremento del commercio e dell'industria.

Ora io credo che l'imposta di cui si tratta sia appunto una di quelle da giudicarsi poco favorevolmente, poichè deve tardi o tosto, inevitabilmente, per la natura sua, riuscire di danno all'industria, ai commerci ed alla produzione generale del paese.

L'onorevole Lanza faceva osservare che nelle tornate precedenti non si era fatta nessuna obbiezione intorno ai principii che informano la legge, intorno alla sua bontà intrinseca, e quindi, partendo dalla sua premessa, concludeva che, se la legge non può combattersi come viziosa nei suoi principii, perchè provvede alla finanza pubblica, bisogna ritenerla non perfetta, ma tuttavia accettabile.

Il suo concetto mi è sembrato questo, se pure diverse furono le sue parole.

et à bas prix des masses... L'utilité des transports est d'autant plus grande que la quantité des transports est plus forte, et comme cette utilité a pour expression le prix, c'est par le prix qu'en définitive il faut juger le chemin de fer... »

Signori, l'utilità delle strade ferrate, è questa una verità evidentissima, è misurata dal prezzo col quale si eseguono per suo mezzo i trasporti. Ma non ho bisogno di questa dimostrazione; vi sono delle cifre, dei fatti che parlano da sé. Noi facciamo delle spese enormi per traforare montagne, per gettar ponti mai tentati sopra fiumi, per superar pendenze con opere d'arte meravigliose, costosissime, e tutto questo perchè? Per abbreviare il tragitto di una diecina o di una ventina di chilometri. Ma che? Dopo tanti sforzi che si fanno per soddisfare a questo bisogno supremo delle vie più brevi e più rapide, si viene con una legge a renderle di nuovo difficili, ossia ad accrescere la lunghezza diminuita, a creare la difficoltà che fu tolta? Non è egli vero che, aumentando la tariffa di un decimo, facciamo la stessa cosa come prolungando di un decimo la strada?

Mi pare adunque, o signori, che assolutamente questa legge non si possa difendere sotto l'aspetto economico.

Del resto, o signori, tutte le leggi di concessioni di strade ferrate hanno una prescrizione uniforme intorno ad un *maximum* dei prezzi di trasporto. Perchè il legislatore ha stabilito questo *maximum*? Perchè ha creduto che entro quei limiti stesse una giusta retribuzione del servizio dei trasporti. Ma, dopo aver pronunciato questo giudizio, perchè modificarlo per viste fiscali? Perchè questa contraddizione a così breve intervallo?

Il *maximum*, se vogliamo discutere le ragioni di un tale provvedimento, non è stabilito a caso, nè per modificarlo arbitrariamente. Il legislatore nella tariffa ha compreso tutti i corrispettivi che compensano il servizio dei trasporti sulle strade ferrate; ha voluto cioè compensare le spese d'eser-

frutta che venti milioni; se questa tassa sui viaggiatori e sui generi trasportati a grande velocità fosse del 30 per cento, come ha detto l'onorevole Lanza, si direbbe che tutte le strade ferrate francesi, pei prodotti tassati, non dovrebbero introitare che sessanta milioni, mentre invece io credo che ne incassano più del triplo e più del quadruplo, e l'onorevole ministro, che avrà presenti i dati, potrà chiarire la cosa.

Peruzzi, ministro dei lavori pubblici. Due decimi del decimo.

Depretis. Due decimi del decimo; cosicchè l'onorevole Lanza in questa parte si è certamente ingannato.

Si è pure ingannato l'onorevole Susani, io credo, quando, citando l'esempio della Prussia, diceva che vi è una legge come quella che stiamo discutendo. Io credo che egli s'inganni.

L'onorevole Susani sa meglio di me che l'industria dei trasporti come tale è già tassata anche presso di noi, poichè vi è una legge del 30 giugno 1853 che impone la tassa del mezzo per cento sul capitale nominale delle strade ferrate, e questa è già una tassa di riguardo, perchè corrisponde al decimo del reddito netto, calcolato sul capitale nominale e dato che il reddito sia del cinque per cento. Faccio il calcolo a memoria; potrei ingannarmi, ma è facile correggerlo, se mai vi fosse errore.

Poi vi è la tassa-patenti, che è del 2 e mezzo per cento sul reddito netto, e non occorre dire che le ferrovie e l'esercizio di esse sono soggette alle tasse dirette e di consumazione come ogni persona.

Ora io credo di non ingannarmi affermando che l'imposta prussiana, la quale si esige non sul prodotto *brutto*, come il decimo stabilito in Francia e che si vuole stabilire con questa legge, corrisponde, quanto al sistema, alle tasse che noi già abbiamo, piuttosto che a quella che si vuole introdurre.

Si è andata a cercare la strada di Biella, una delle più infelici nostre ferrovie, e si è detto: guardate che là si è fatto l'aumento delle tariffe e che ha dato buoni risultati. Questo aumento io credo lo si possa spiegare sufficientemente.

Prima di tutto, se sono ben informato, quest'aumento sulla strada di Biella non è avvenuto sensibilmente nei posti di terza classe, ma in quelli di prima e seconda. Poi le condizioni in cui si è manifestato quest'aumento sono eccezionaliissime.

La provincia di Biella negli ultimi anni, e dacchè fu aperta la sua ferrovia, è stata una delle più desolate. La crittogama l'ha devastata, distruggendo una delle sue produzioni principali. Da due anni, ma più specialmente l'anno scorso, la coltivazione delle viti ha ricominciato a prosperare. Arroge l'affluenza ad alcuni stabilimenti terapeutici, una attività più grande nelle sue manifatture e nel suo commercio, uno sviluppo maggiore, insomma, di prosperità dipendente da molte cause, e che spero saranno continuative, hanno prodotto quest'aumento di viaggiatori. Ma questa è una eccezione, e se è vero che sulla strada di Biella la quantità dei viaggiatori nei posti di terza classe è diminuita o non sensibilmente aumentata, la eccezione viene a confermare la mia tesi.

Ma poi, o signori, non basta il dimostrare che un progressivo aumento di prodotti continua dopo il rialzo delle tariffe; bisogna dimostrare che questa progressione crescente della rendita delle ferrovie non è punto ritardata o compressa dall'aumento di tariffa. Notate, e l'esperienza lo ha dimostrato, che l'effetto dell'aumentata tariffa non si manifesta immediatamente, ma col tempo. Quando voi avete distrutta ogni concorrenza al trasporto che si fa sulla strada ferrata, quando i veicoli ordinari non sussistono più, ed aumentate il costo dei trasporti sulla ferrovia, siate sicuri che il reddito non diminuisce sensibilmente e può darsi che

degli annuarii e dei trattatisti. In fatti, in questa discussione medesima abbiain visto cifre date in un senso e nell'altro, e così la cosa restando dubbia, e non essendo ben dimostrato con fatti che gli introiti diminuiranno, si è detto: la tassa non è poi tanto cattiva, le Società non ci perderanno, non avranno danno, la tassa sarà esatta senza reclami. Si aggiunge la ragione potentissima del bisogno in cui siamo di danaro, e si conchiude che bisogna approvare la legge.

Questa tassa, o signori, se la si considera ne'suoi rapporti con l'industria, non è tanto mite. Il 10 per cento sul prodotto brutto di un dato ramo d'industria, e specialmente di questo, è anzi assai grave. Essa corrisponde al 20 per cento sul reddito netto, e questo prodotto netto è già tassato in altro modo. Ma, torno a ripeterlo, l'industria, come tale, si rimborsa con l'aumento di tariffa a danno dei viaggiatori, dunque per sua parte non ne soffre direttamente.

Si dice poi che anche i viaggiatori non troveranno molto gravosa questa tassa, e che continueranno ad affluire egualmente sulle vie ferrate.

Ma, quando un provvedimento è condannato evidentemente dalla scienza e dalla esperienza univèrsale, non lo si può certo accettare sulla ipotesi che nel caso speciale abbiasi a verificare una eccezione.

L'aumento del decimo, massime per le classi meno agiate della società e per la gran massa che viaggia per affari o per necessità, è un aumento rilevantissimo, e si verificherà adunque quello che sempre accade in simili casi negli altri rami d'industria. Si dice poi che le compagnie non ne avranno danno sensibile, e che intanto la somma percepita entrerà nelle casse dello Stato, e sarà impiegata ad estendere i benefizi delle comunicazioni stradali a favore di provincie che tuttora ne sono prive.

Che le società di ferrovie non abbiano ad aver danno da quest'imposta, credo che non si possa sostenere. Ma, senza diffondermi su questo punto, e senza entrare in particolari

È un dubbio che manifesto.

Questo dubbio, a dir vero, mi si fa un po' più grave per alcune delle linee concesse.

Per esempio la società *Vittorio Emanuele* ha una disposizione nel capitolato di concessione espressa in questi termini:

« Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses
« qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges,
« sous la condition expresse qu'elle en remplira les obliga-
« tions, lui est accordé pour le laps de... l'autorisation de
« percevoir les prix des transports ci-dessous provisoirement
« déterminés, et *sur lesquels on ne pourra prélever aucun*
« *impôt.* »

Queste ultime parole, o signori, fanno il mio dubbio più grave. Ma v'ha di più: nel capitolato per la concessione delle ferrovie lombarde e dell'Italia centrale c'è una disposizione, della quale non oserei garantire il testo preciso, ma della quale posso affermare il senso, ed è la seguente:

« Sino al termine del 1868 per le ferrovie lombarde, e durante tutto il corso della concessione per quelle dell'Italia centrale, la società va esente dall'imposta sulla rendita e *non avrà a pagare che l'imposta fondiaria.* »

In faccia a questa disposizione il mio dubbio mi pare che diventi alquanto più ragionevole.

Parliamoci chiaro: andremo noi a diminuire il prodotto della tassa mediante un'indennità che dovremo accordare alle società, oppure, se non si vuole accordare indennità, lasceremo con questa legge l'addentellato di nuove combinazioni, nelle quali questa controversia figuri come corrispettivo?

Signori, queste disposizioni mi paiono d'una certa gravità. Mi pare che i dubbi siano talmente serii, che meritano di essere chiariti, e, nello studiare il disegno di legge, il Ministero, ed anche (mi permetta che glielo dica) la Commissione, doveva farsene carico, e vedere di risolverli e di eliminarli.

toccava anche dell'organizzazione dell'armata di mare e diceva come fosse necessario che il ministro della marina si occupasse del quadro organico della marina militare.

Su questo punto il signor ministro rispondeva che questa questione verrà acconciamente trattata nella discussione dei bilanci, e sta bene; sia pur rimandata alla discussione del bilancio. Ma tuttavia se il bilancio venisse tardi in discussione, bisognerà, almeno in parte, avere risolta la controversia sui tipi che saranno adottati nella flotta. Com'è possibile formarsi un concetto delle opere che debbono farsi intorno ad un porto militare, quando non sappiamo quale sarà il pescaggio dei bastimenti da guerra, e quindi quale sarà la profondità alla quale dovremo spingere le escavazioni nei porti militari, od anche nelle semplici stazioni navali?

Anche sotto questo punto di vista è dunque necessaria una legge.

Io non mi diffonderò più oltre; ma siccome il signor ministro, per dimostrare la sua buona volontà, ha detto che si è preoccupato di tutte le questioni che si attengono alla difesa d'Ancona, e che ne ha fatto studiare parecchie ed ha molti progetti in istato d'esame, e che si riservava di venire a chiedere i fondi al Parlamento, io non posso a meno d'osservare che le cose procedettero assai lentamente pel passato e non bisogna rimanere più oltre in uno stato di aspettazione indefinita.

Io non ho veduto una sola cifra nel bilancio della marina del 1861 che si riferisca al porto d'Ancona; non ne ho visto che una assai moderata nel bilancio supplementare dei lavori pubblici. C'è urgenza, come nessuno può dubitarne, di fare le opere necessarie intorno al porto di Ancona, perchè possa servire in tempo di guerra; bisogna guadagnare il tempo perduto; il Ministero affretti la soluzione dei quesiti che attualmente sono allo stato d'esame; li unisca insieme in un unico concetto; veda quali siano

al Ministero che le proponeva e ad offerirgli in simili supreme circostanze la sua adesione ed il suo appoggio cordiale. In verità l'onorevole Broglio ha dimenticato cose che sono troppo notorie.

L'onorevole Broglio ha anche dimenticato che, in una discussione troppo recente per essere dimenticata, io stesso ho rammentato al Ministero che l'opposizione in alcuni casi era stata molesta al Ministero, volendogli dare più danaro che egli stesso non chiedesse, e profferendosi disposta ad appoggiarlo al di là dei desiderii degli stessi ministri, e che ciò era avvenuto precisamente nelle spese per la marina militare. Ed oggi mi compiaccio di ricordare che venne dall'opposizione la proposta per la quale fu decretata la spesa per la costruzione delle fregate ad elice che resero tanti servizi al paese. E fu ancora in una delle più importanti leggi della marina militare che uomini dell'opposizione vennero in appoggio al Ministero.

L'onorevole Broglio si è molto meravigliato che per iniziativa parlamentare, per l'eccitamento d'un deputato, potesse sorgere una proposta di legge che portasse ad inscrivere nuove spese nel bilancio dello Stato, e diceva che in un Governo costituzionale, in un paese dove si osservino le buone massime consacrate dallo Statuto, le spese debbono venire proposte dal Ministero; la Camera è un ufficio di controllo che deve esaminarle e limitarle; essa è un consesso che ha l'incarico principale di frenare la foga naturale dei ministri nello spendere la pecunia pubblica. L'onorevole Broglio si appoggia ad una distinzione che lo Statuto non fa; egli dà allo Statuto un'interpretazione farisaica che nè la lettera, nè lo spirito dello Statuto, nè le usanze costituzionali consentono.

La proposta delle leggi spetta, secondo lo Statuto, ai ministri ed alle Camere indistintamente. Nello Statuto non vedo distinzioni tra le leggi di finanza e quelle di qualsivoglia altra natura.

Il mio ordine del giorno è concepito in termini tali che, se non include una lode al Ministero (non ho abitudine di essere prodigo di lodi ai ministri), non esprime però un severo biasimo. Non s'indicano i lavori da eseguirsi, e nemmeno evvi prefissione di tempo. Il Ministero proponga per legge quelle opere ch'egli stima più conveniente e quanto prima è possibile.

Mi pare dunque che il Ministero lo può accettare. Per parte mia dichiaro anche che di questa questione non intendo fare una questione di partito e, purchè le opere di Ancona si facciano, sono disposto ad accettare qualunque locuzione moderatrice delle espressioni del mio ordine del giorno che alcuno potesse desiderare d'introdurvi, purchè sia inteso che verrà proposta una legge ed assicurato così il paese che i lavori saranno eseguiti nel più breve tempo possibile.

Dunque mi pare che il mio ordine del giorno dovrebbe essere accettato. Mi si permetta poi di soggiungere che tanto l'onorevole ministro della marina, quanto quello dei lavori pubblici, hanno impiccolita, mi sia permessa la frase, stranamente impiccolita la questione.

Di un interesse nazionale, d'una proposta non ad altro intesa che alla difesa del paese, essi ne hanno voluto fare una questione di buona e diligente amministrazione, hanno voluto farne argomento di difesa della loro operosità.

Diffatti, il ministro dei lavori pubblici ci diceva che l'appaltatore dei lavori del porto d'Ancona è abilissimo; che sicuramente il contratto che prescrive tre anni al compimento dei lavori sarà puntualmente eseguito.

Ma, signori, non è punto cotesta la questione; qui non si disputa sulla scelta dell'appaltatore, ma bensì sulla estensione da darsi ai lavori; quello che avete fatto sarà ottimamente fatto, ma non provvede allo scopo. Così il ministro della marina ci diceva che ha studiate tutte le questioni della difesa d'Ancona dal lato di terra e di mare, che ha

d'una guerra? Da 18 mesi, meno que' 10 o 15 mila metri cubi di massi che si sono sprofondati nelle melme ammon-ticchiate dalle correnti dell'Adriatico intorno al molo, e qualche centinaio di metri di banchine, nulla s'è fatto!

Ma non è ella ragionevole la nostra insistenza, con la quale chiamiamo l'attenzione del ministro sopra questo argomento, e gli diciamo a nome del paese che bisogna occuparsene, che bisogna presentare un disegno di legge?

Signori ministri, voi siete gli amministratori della cosa pubblica, a voi spetta governare e prevedere; presentate adunque un progetto tale che provvegga alle eventualità possibili ed inevitabili di una guerra, un progetto che faccia del porto d'Ancona una testa di ponte all'armata italiana nella guerra contro l'Austria; voi siete giudici del modo e del tempo; ma badate che gli avvenimenti possono giungere d'improvviso, e che sarebbe una grande calamità ogni piccolo ritardo.

Io credo che la questione posta in questi termini, assolutamente non possa essere oppugnata, e quindi spero che la Camera ed il Ministero vorranno adottare l'ordine del giorno da me proposto.

Dopo discussione alla quale presero parte i deputati Persano, Ninchi, Fiorenzi, Leardi, Broglio, Mattei Felice, Lanza Giovanni, Sineo, i ministri della marina e dei lavori pubblici, onorevoli Menabrea e Peruzzi, e l'onorevole interpellante, fu dalla Camera approvata la risoluzione proposta dall'onorevole Giovanni Lanza, accettata dal Governo, nei termini seguenti:

La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni del Ministero, passa all'ordine del giorno.

l'anno scorso sarà ottimo consiglio trasportare altrove, dachè, invece di un bene, produrrebbe un male, se dovesse eseguirsi ove fu progettato.

Ora, io che mi sono trovato presente alla discussione di quel disegno di legge e che l'ho votato, dichiaro francamente che, quando ho visto le località, mi sono pentito del mio voto e del non aver insistito per avere spiegazioni maggiori, perchè con quella costruzione, se dovesse eseguirsi, si verrebbe ad occupare uno spazio che sta dinanzi ad uno scalo e che evidentemente conviene lasciare libero.

Ma, oltre il vantaggio della sua posizione, Livorno ha anche quello di poter sviluppare alcune industrie con grande probabilità di successo. Fra esse tiene un posto importante quella delle sue costruzioni navali. Il legname in Toscana è ottimo e relativamente a buon mercato. Infatti se ne fa un'esportazione rilevante, e sarebbe anzi necessario che il Governo e il Parlamento si preoccupassero di questo fatto e vedessero se non sarebbe tempo di pensare ad una legge forestale.

Livorno poi ha una popolazione intelligente e laboriosa; l'operaio è sommamente esperto ed abile; io ho visto uomini che, senza l'aiuto di alcuno, nemmeno con un'istruzione professionale, hanno fondato delle interessantissime officine.

Ma non basta che vi siano questi buoni elementi, adesso bisogna che il Governo ed il Parlamento si occupino di Livorno, e pensino seriamente a fare quel che bisogna ad un gran porto commerciale. Non basta che sia rimpiazzato in qualche modo il cantiere mercantile, provvisoriamente occupato per le costruzioni della marina militare. Esso ora è in una posizione molto infelice: la Darsena ha poco fondo, e non ci vorrà meno dell'abilità del distinto ingegnere che dirige la costruzione della *Magenta* per riuscire a vararla senza gravi inconvenienti e senza avarie.

Pei cantieri sia della marina mercantile, che della militare, c'è il forte di Porta Murata, che si può demolire,

Sull'Arno, vicino ad Empoli, evvi un cantiere di costruzione che è pure di un grande interesse: è il cantiere di Limite. Vi si fanno dei bastimenti di non grande portata, ma pure con molta cura ed a molto buon prezzo; quel cantiere ha dei vantaggi nel prezzo dei legnami e della mano d'opera. Ma, a vero dire, i costruttori si trovano imbarazzati quando devono trasportare i bastimenti, una volta costrutti, a Livorno; bisogna aspettare che le acque del fiume siano sufficienti, e quando bastano le acque, bisogna temere che non gonfino troppo. Ci sono dei ponti e in progetto e costrutti che impediscono il passo ai bastimenti che discendono l'Arno.

Ora io vorrei che il ministro dei lavori pubblici, massime pei ponti che sono ancora da costruirsi (mi pare che ve ne sia uno nelle vicinanze di Pisa), pensasse a trovar modo di non pregiudicare il cantiere di Limite, il quale pei bastimenti di piccola portata può diventare un cantiere importantissimo, ed è sempre un grande beneficio pel paese di avere sviluppate le costruzioni navali in più luoghi, affinché con la concorrenza si provvedano i nostri armatori di bastimenti al prezzo minore possibile.

In risposta all'onorevole ministro dei lavori pubblici Peruzzi:

IL SIGNOR ministro dei lavori pubblici mi rimproverava di non aver inteso...

Peruzzi, ministro dei lavori pubblici. No! no!

Depretis. ... ovvero di non aver prestato sufficiente attenzione alle sue parole.

Io insisto sopra un punto principale, cioè sulla necessità di avere un piano di massima generale delle opere da farsi nel porto di Livorno, un piano che comprenda i cantieri e tutte le opere attinenti al porto per avvantaggiare il commercio marittimo.

Diritto di associazione e di riunione

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 25 febbraio 1862.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE RATTAZZI.

Alla interpellanza del deputato Boggio circa le adunanze e gli atti dei Comitati di provvedimento, l'onorevole presidente del Consiglio, barone Ricasoli, replicò accennando alle condizioni legali dei Comitati e di ogni altra associazione politica, espose l'operato del Governo in questo rapporto e spiegò i propri intendimenti per l'avvenire. — Presero parte alla discussione gli onorevoli Macchi, Crispi, Lanza Giovanni, Brofferio ed altri. — Gli onorevoli Spaventa, Finzi ed altri deputati avevano presentato il seguente ordine del giorno:

La Camera, soddisfatta delle dichiarazioni del presidente del Consiglio, confidando che il Governo saprà conciliare il rispetto delle libertà sancite dallo Statuto con la tutela efficace dell'ordine pubblico e l'inviolabilità dei diritti spettanti esclusivamente ai poteri costituiti, passa all'ordine del giorno.

Un altro ordine del giorno era stato proposto dal deputato Scrugli e così formulato:

La Camera, soddisfatta delle dichiarazioni del presidente del Consiglio, passa all'ordine del giorno.

L'onorevole Macchi proponeva l'ordine del giorno puro e semplice. Allora l'onorevole Depretis così parlò:

Ho CHIESTO la parola allorchè l'onorevole Boggio portava in campo l'esempio dei corpi morali e di una famosa società religiosa. Io voleva notare la differenza enorme che corre tra i due casi. I corpi morali hanno dalla legge vita

se non erro, d'ottobre di quell'anno, venne tolta di mezzo quella disposizione, e fu consacrato il diritto d'associazione, e fu eliminato nel modo più esplicito ogni dubbio che potesse il diritto d'associazione essere impedito con misure preventive. Più tardi la monarchia di luglio abbandonò queste massime, ma noi tutti sappiamo dove si condusse.

Adunque, allorchè i cittadini, esercitando un diritto politico, non trascendono ad atti che costituiscano una violazione della legge, e possano, come reati, essere come tali colpiti, nè il legislatore, nè il Governo possono costituzionalmente ingerirsi di ciò che fanno i cittadini nel libero esercizio di un diritto che costituisce una franchigia politica.

E non solo i principii generali di diritto costituzionale, ma l'esperienza ci conforta a rispettare le libere associazioni. Dal 1848 in poi, nelle vecchie provincie del regno, si formarono moltissime associazioni, fra le quali primeggiano quelle di mutuo soccorso e d'istruzione; forse che l'esperienza abbia dimostrato che il legislatore avesse interesse di regolare l'esercizio di questo diritto? No; l'esperienza ha dimostrato l'inutilità di qualunque provvedimento; le associazioni si formarono, crebbero, prosperarono a vantaggio di sè stesse e dello Stato.

Abbiamo avuto un'associazione che in certi tempi, al suo nascere, destò dei timori, degli allarmi, dei sospetti, quella dei *Carabinieri italiani*, il cui scopo era quello di gettare in tutto lo Stato dei Comitati i quali dovevano chiamare la gioventù all'uso delle armi di precisione; or bene, questa associazione, lungamente vista con mal celato sospetto, quindi osteggiata, anzichè favorita dal Governo, non fu però mai apertamente fatta segno a speciali provvedimenti preventivi, e, dove potè stabilirsi, non fece che bene e rese dei veri servigi; ed ora vediamo con compiacenza grandissima il Governo stesso farsene promotore, e un Principe reale averne la presidenza.

E la stessa Società nazionale, contro la quale non si leverà certo voce di censura nel seno della maggioranza,

Dopo le dichiarazioni così esplicite ed aperte fatte dall'onorevole presidente del Consiglio, un ordine del giorno diretto a tracciare la via che il Ministero debbe seguire mi pare affatto fuor di luogo.

Il Ministero ha manifestato chiaramente le sue intenzioni intorno alla libertà delle associazioni politiche ed ha dichiarato che saprà mantenere illesi gl'interessi dello Stato, e a me pare che la Camera, unanime con le opinioni del ministro in questa speciale questione, non debba far altro che adottare un ordine del giorno, con cui, preso atto delle dichiarazioni del signor presidente del Consiglio, si passi senz'altro all'ordine del giorno.

Ritirato dall'onorevole Spaventa, anche a nome degli altri proponenti, l'ordine del giorno sovra riportato, e ritirato l'ordine del giorno puro e semplice, fu approvata all'unanimità la proposta del deputato Lanza Giovanni in questi termini:

La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni del Ministero, passa all'ordine del giorno.

Nomina dell'onorevole Depretis a ministro dei lavori pubblici

L'onorevole Depretis fu nominato ministro dei lavori pubblici nel Gabinetto Rattazzi con R. decreto del 3 marzo 1862 annunziato alla Camera dei Deputati nella seduta del 7 marzo stesso.

Rielezione e convalidazione

Rieletto l'onorevole Depretis nel collegio di Stradella fu convalidata la sua elezione dalla Camera nella seduta del 29 marzo 1862, nella quale prestò giuramento.

Convenzioni per la concessione del servizio postale e commerciale nel Mediterraneo e nell'Adriatico.

Il disegno di legge concernente l'approvazione di tali Convenzioni era stato presentato alla Camera dei Deputati dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, Peruzzi, il 8 dicembre 1861. — Esaminato dalla Commissione composta dei deputati Salvoni, Romeo Pietro, Melegari Luigi, Majorana Benedetto, Lacaita, Selia, Mattei Felice, Malenchini e Conti Pietro relatore, quest'ultimo presentò due relazioni, l'una il 14 febbraio 1862 e l'altra relativa alla Convenzione Florio per la Sicilia il 9 aprile. — La Convenzione Florio pel servizio lungo le coste della Sicilia fu votata a parte e fece oggetto di una legge speciale.

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta dell' 8 marzo 1862.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE ANDREUCCI.

L'onorevole Depretis, succeduto all'onorevole Peruzzi nel ministero dei lavori pubblici sostiene la discussione di questo disegno di legge. — Avvertenze e spiegazioni dell'onorevole Depretis al cominciare della discussione:

L MINISTERO accetta in massima il disegno di legge quale venne precedentemente concordato tra i concessionari, la Commissione ed il Ministero; non debbo però dissimulare alla Camera un'avvertenza.

Ieri essa ha sentito parlare d'economia; ora io dirò francamente che in taluna delle linee che sono contemplate in

Dopo schiarimenti dell'onorevole Peruzzi ed in risposta all'onorevole Susani:

Dirò poche parole per rettificare un errore, o forse una meno esatta espressione che mi è sfuggita quando ho accennato alla compagnia italo-orientale; mi pare d'aver detto che questa compagnia offriva un ribasso del sussidio e l'abbandono dell'anticipazione. Io ho detto che l'onorevole mio antecessore aveva richiesto l'adempimento di alcune condizioni; non ho detto che tutte queste condizioni non fossero adempiute, ho detto che alcune mi pareva che evidentemente non lo fossero, di altre mi si asseriva bensì che lo fossero, ma non mi si provava che la cosa fosse realmente come si asseriva. Del resto io, non meno dell'onorevole Peruzzi, auguro alla compagnia italo-orientale un prospero avvenire.

Dirò anche poche parole all'onorevole Susani, il quale, quantunque abbia combattuto la legge (*Navità*), tuttavia ha manifestato delle idee nelle quali io acconsento.

Se si potesse fondare una grande compagnia di navigazione ed imporle l'obbligo di fondare dei cantieri di costruzioni navali nello Stato, l'obbligo di stabilire grandi officine di costruzione di macchine ed altro, certo questa sarebbe una grande fortuna pel paese; ma resta a vedere se noi siamo in tali condizioni da averla questa grande compagnia a cui si possano imporre questi obblighi; io credo che le condizioni del paese siano tali per cui tal fatto non è possibile.

Ma l'onorevole Susani diceva: il motivo per cui non potete avere una compagnia è chiaro; avete fretta nell'esigere tutti i servizi; se aveste ideato il capitolato diversamente, era possibile di avere una compagnia unica, potente, la quale avrebbe meglio provveduto ai bisogni a cui si vuole provvedere con questo disegno di legge. Io forse, per questa legge,

quindi giova sperare che senza molte difficoltà si riuscirà a fondere insieme anche queste Società di navigazione, ed appunto quando si tratterà la fusione delle diverse compagnie, sarà allora il caso di vedere se potremo imporre l'obbligo di cantieri, ed altre condizioni, le quali, anche offendendo un pochino i principii severi dell'economia politica, riescano però a creare nel paese un mezzo nuovo e potente di prosperità e di ricchezza.

Detto questo, ho poche cose da aggiungere su questo disegno di legge. Debbo però affrettarmi, a dichiarare anche un'altra cosa.

L'onorevole Susani ha parlato di economie, ed ha dichiarato quali potrebbero essere quelle che, secondo lui, sarebbero lodevoli.

Io concorro nella sua opinione, come sono d'accordo con l'onorevole Peruzzi, il quale ha detto che certe linee le quali paiono meno profittevoli sono quelle sulle quali appunto più specialmente deve portarsi l'attenzione del Governo. Ed io spiego chiaramente il mio pensiero.

Io ho visto nel disegno di legge, quale venne modificato dalla Commissione, aggiunta la linea da Genova a Marsiglia. Siccome quella linea è già sufficientemente servita in altro modo, io credo che in questo caso noi potremo fare un'economia senza nessun danno. Ma se, per esempio, si trattasse di fare un'economia sul servizio dell'arcipelago toscano, sul servizio da Cagliari a Palermo, ed anche direi da Cagliari a Napoli, io, per verità, sarei molto esitante ad acconsentire a simili economie, perchè queste linee, più forse delle altre, riescono utili, in quanto che provvedono eminentemente allo scopo di questa legge, a procurare cioè la coesione politica di tutte le parti d'Italia, ad accrescere le sue forze produttive, le quali si accrescono sempre in ragione diretta dei mezzi di comunicazione, ed infine provvedono a creare la base della marina militare, cioè un personale ed un materiale mercantile, senza del quale qualunque provvedimento che

I servizi affidati alla Società Rubattino importano una spesa di 1,547,364 lire. Sono 73684 leghe di percorso. Noti la Camera che in questa cifra si comprende la linea Genova-Marsiglia, che viene sottratta, e quindi starà la cifra allegata dall'onorevole relatore. E noti ancora la Camera che questa cifra costituisce il *maximum* dell'onere che viene imposto allo Stato, al quale è riservata la libertà di fare una diminuzione fino al terzo.

La Società Accossato assume il servizio per un percorso di 110 mila leghe, che importano 3,082,464 lire, oltre i servizi che attualmente la Società ha da Napoli a Palermo, come subentrata alla Società Zuccoli.

Questi diversi oneri nel loro complesso formano la somma di lire 3,323,744.

Ma anche per la Società Accossato la cifra che ho indicata è il massimo degli oneri che vengono ad essere imposti allo Stato, in quanto che pei viaggi da Genova a Napoli, che costituiscono la parte principale dell'impresa, il Governo ha facoltà di diminuire il servizio fino alla metà, se bene ricordo.

Havvi poi la Società Florio, la quale fa un servizio di 37986 leghe con la spesa di lire 703,208.50.

In complesso l'onere massimo a cui si sottopone lo Stato, dai dati che ho sott'occhio e che posso comunicare all'onorevole Susani, ammonta a lire 5,574,316.50.

Date queste spiegazioni alla Camera, onde anche su questo punto la questione fosse chiarita, io non ho altro da aggiungere, e spero che la Camera vorrà approvare la proposta legge.

quattro giorni dacchè io seggo al Ministero dei lavori pubblici non posso essere in grado di dirgli quali saranno precisamente i lavori che si potranno fare. Questo posso dire che la materia dei porti è una di quelle su cui il Governo porterà la maggiore attenzione.

Ancora all'onorevole Mureddu per pregarlo di ritirare un emendamento:

PREGO il deputato Mureddu di aver presente anche una considerazione amministrativa. Importa che questa legge sia votata, ed importa nell'interesse stesso della Sardegna, la quale ha veduto con molto piacere i nuovi piroscafi della Società Rubattino comparire sulle sue coste a cambiare, come ha detto nell'ultima seduta l'onorevole Peruzzi, quasi l'opinione pubblica. Ora la Società Rubattino ha nel suo capitolato delle linee assai gravose. Il servizio dell'arcipelago toscano è un servizio che impone un onere grave e a pura perdita; il servizio da Cagliari a Palermo, che si migliorerà col tempo, ma attualmente non si può fare che a perdita, almeno tale è la mia opinione; così il servizio da Cagliari a Napoli.

Ora, se variando il capitolato noi veniamo a rendere più grave la condizione della compagnia, la quale ha già una parte del materiale preparato, noi la mettiamo in condizioni tali che non so se sarà disposta a conservare questa convenzione alla quale io aderisco.

Io ho insistito nell'ultima seduta su questo punto, che cioè dal momento che la Camera può essere persuasa come questa convenzione potrebbe forse essere migliore, ma nelle circostanze attuali è utile, non introduca delle variazioni, le quali, se non fossero accettate, renderebbero nullo il beneficio di questa convenzione.

Depretis, *ministro dei lavori pubblici*. Ma dal momento che ho dichiarato che le parti contraenti hanno inteso di stabilire che la media sarà la media annuale, l'onorevole deputato Bixio può essere sicuro che le istruzioni alla Giunta nominata per formare il regolamento saranno conformi a questa massima ed alla dichiarazione che ho fatta innanzi alla Camera.

Bixio. Ritiro l'emendamento.

Depretis, *ministro dei lavori pubblici*. Io capisco che sarebbe stato meglio mettere questa frase nel testo stesso della legge, per togliere ogni dubbio, e potrebbe forse l'onorevole Peruzzi dire i motivi per cui non si è fatto, ma io credo che, anche tralasciando quest'espressione dichiarativa della legge, la si può ancora interpretare nel senso da me indicato.

Del resto poi mi pare che dopo le dichiarazioni da me fatte ogni dubbio ed ogni scrupolo debbano cessare.

All'onorevole Peruzzi il quale ritiene si sia voluto stabilire la media per ogni viaggio e non annuale:

Io non posso far altro che dichiarare alla Camera, che avendo interrogato la direzione generale delle poste, che è quella cui spettano questi contratti, ebbi da essa la dichiarazione che essa intese per media la media annuale.

Dopo riserve su tale questione, fatte dagli onorevoli Michelini e Susani:

PREGO la Camera d'avvertire che, ove si volesse adottare che la velocità media debba essere la media annuale, io non ho nessuna difficoltà che sia ciò anche espresso nella legge.

Il sistema a cui accennava l'onorevole Peruzzi è il più favorevole allo Stato, non c'è dubbio. Dopo questo sistema

proposti dall'onorevole Peruzzi, non vorrei poi che ci trovassimo nella necessità di dover rimandare diversi articoli alla Commissione, e così creare difficoltà e perdite di tempo.

L'articolo 19 è poi approvato con l'emendamento dell'onorevole Valerio e con l'aggiunta proposta dall'onorevole Bixio per dare facoltà al Governo di prendere possesso dei bastimenti, retribuendo alla Società quel compenso che sarà determinato da un Consiglio d'arbitri.

Seduta dell'11 marzo 1862.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE ANDREUCCI.

L'onorevole relatore Conti riferisce sull'articolo 6, che era stato rinviato alla Commissione, ed a nome di essa propone che quanto alla questione della velocità dicasi: *velocità media semestrale*. Raccomanda insieme all'onorevole Valerio di non adottare più nei contratti la *velocità media* ma quella *minima* determinatamente, allo scopo di evitare inconvenienti possibili. — L'onorevole ministro Depretis dà le seguenti spiegazioni:

ANZITUTTO mi preme di constatare che le parti contraenti, come mi fu confermato nuovamente dalla direzione generale delle poste, quando hanno parlato di velocità media intesero velocità media annuale. E tanto è ciò vero, che nel contratto Accossato fu adottato un altro sistema, essendosi stipulato sulla velocità minima. E quest'ultimo sistema adottato nel capitolato Accossato offre senza dubbio maggior sicurezza e maggior garanzia.

Nel contratto Palmer fu adottata invece la velocità semestrale, e l'onorevole Valerio dal capitolato Palmer avrà veduto in che modo siasi determinata la velocità semestrale.

Dal momento adunque che abbiamo migliorato, poco o molto che sia, le condizioni del contratto nell'interesse dello Stato, la Camera, avuto riguardo ai precedenti, alla buona

Io capisco che, se si fosse prevista questa questione, la si sarebbe risolta; ma parmi impossibile che una stipulazione che importi la perdita di tutta o di parte della cauzione possa aggiungersi adesso ad un disegno di legge di cui conosciamo tutti non solo la necessità, ma l'urgenza; ad un disegno di legge che riguarda un contratto che ha già cominciato ad essere eseguito, e che quando non venisse approvato per legge espone lo Stato a pagare un'indennità.

Ad ogni modo io faccio notare che, quando la Società contravvenisse alle disposizioni della legge, sarebbe sempre tenuta ai danni e agli interessi per l'inosservanza del contratto; debbo notare che il Governo, avendo la facoltà di dichiarare risolto il contratto, non perde per ciò il diritto di ripetere i danni che allo Stato possono derivare dall'infrizione del contratto stesso.

E in appresso :

ILO PREGO la Camera di voler osservare in qual sistema noi entriamo. Mentre si discute un disegno di legge, durante la discussione la Camera, i suoi membri ed il Ministero debbono mettersi in relazione coi concessionari e trattare una nuova convenzione. Ma in nome di Dio, se le discussioni del Parlamento procedono in questo modo, noi non rimaniamo entro i confini delle rispettive attribuzioni dei poteri dello Stato, noi non procediamo su quella via che dobbiamo tenere, e dalla quale ci siamo anche di troppo scostati.

Dal momento che è stato presentato il progetto del Ministero, progetto che è stato il frutto di un lungo studio, di lunghe trattative; progetto che, torno a dire, non sarà forse il migliore, ma è, per quanto io credo, tutto quello

Mosca. Cessa il servizio.

Depretis, ministro dei lavori pubblici. Domando perdono: quanto al servizio vi è la disposizione nel contratto, che quando arrivano le circostanze straordinarie il Governo può impadronirsi del materiale, quindi non vi è il pericolo che l'onorevole Ricci teme.

Con la facoltà adunque che il Governo ha di risolvere il contratto e di ritirare il favore che accorda a questa Società, senza del quale è impossibile che la Società viva, io credo che gl'interessi del paese sono abbastanza guarentiti.

L'onorevole Ricci Giovanni presenta il seguente articolo:

Oltre la risoluzione del contratto nel caso contemplato dall'articolo 24, la Società sarà tenuta all'indennizzo di tutti i danni che per questo fatto possano derivare allo Stato, ed a cautela potrà il Governo senza autorità di giustizia procedere immediatamente al sequestro di tutto il materiale.

Sul quale l'onorevole Depretis così si esprime:

Ho già dichiarato alla Camera che, se la discussione continua, non ho difficoltà alcuna di accettare il rinvio; intendiamoci bene, non accetto l'articolo, accetto il rinvio.

Non vi ho nessuna difficoltà, sebbene non abbia mutato opinione sulla questione; imperocchè (mi permetta la Camera) quando penso che col capitolato, con cui si fa la concessione a questa compagnia, si comincia a stabilire una anticipazione di un milione e ottocento mila lire da restituirsi in molti anni, che quest'anticipazione dà il diritto alla pignorazione di una parte di materiale corrispondente, che inoltre questa compagnia riceve annualmente una sovvenzione di un milione e 500 mila lire dallo Stato, io dico: venga pure questo caso in cui la compagnia, contravve-

All'articolo 2° della convenzione Rubattino, l'onorevole Bixio propone che il rimborso delle lire 1,800,000 da anticiparsi dal Governo anzichè in dieci anni si debba convenire in quindici anni.

PREGO la Camera di non accettare l'emendamento dell'onorevole Bixio.

Finora ho preso la parola per difendere gl'interessi dei concessionari, a danno quasi degl'interessi dello Stato. Adesso mi pare che il vento abbia mutato e mi tocca a prendere la parola per difendere gl'interessi della finanza e ricusare un favore dal concessionario non domandato.

Lo dico francamente: nelle condizioni in cui siamo, tale proposta non ha altro vantaggio che questo: essa non sarà ricusata dal concessionario. È impossibile che il concessionario la ricusi, e se vorremo anche dare di più, troveremo sempre migliore accoglienza. Ma non è questa la questione. L'onorevole Bixio diceva: voi volete far niente, ci date una miseria, fate le cose da poverini; va bene, facciamo poca cosa, ma pure qualche cosa facciamo; se poi vogliamo fare di più, la Camera ha una occasione opportunissima, quando verrà la discussione del bilancio: allora, rivolgendosi ai ministri, ed il ministro dei lavori pubblici sentirà quest'eccitamento molto volentieri, dirà: signori ministri, migliorate le condizioni del servizio postale marittimo, rinnovatele, siate più larghi; eccovi i fondi, pagate. Allora io lo capisco, questo eccitamento potrà farsi; la condizione delle finanze sarà sotto gli occhi della Camera, potrà decidersi con piena cognizione di causa; ma dopo quell'eccitamento noi non varieremo solamente un articolo, allora faremo il contratto di nuovo, e, prendendo per norma quelli più recenti a cui accennava l'onorevole Bixio, vedremo se è possibile di tramutare questi contratti in qualche cosa di più grandioso e che meglio soddisfi alle esigenze ed ai desideri

All'onorevole Sineo che aveva proposto un emendamento all'articolo 4° della Convenzione relativo alla velocità prescritta pei piroscafi circa la facoltà accordata alla Società di valersi dei bastimenti che possedeva:

DEBBO dire una parola su questo emendamento, che non posso accettare.

Prima di tutto dirò quali sono le notizie che ho sulla velocità di questi piroscafi, per le dichiarazioni che mi sono state fatte dai concessionari. Il *Sardegna* e l'*Italia* debbono cambiare la loro caldaia, debbono ricevere caldaie più grandi; quindi la loro velocità verrà aumentata. Il concessionario dice che la velocità sarà portata a dieci nodi. Sia pure solamente di nove, serviranno. Anche il *San Giorgio* è un bastimento discreto. Riguardo poi al *Moncenisio* ed al *Cagliari*, bisogna confessare che non hanno la velocità di nove nodi; il solo *Moncenisio* l'avrà in qualche caso, ma non sempre. Quindi l'uso dei due ultimi piroscafi è limitato ad alcuni viaggi soltanto. Con questa dichiarazione credo di rassicurare coloro i quali temono che si continui il servizio con un materiale scadente, al quale non si facciano le riparazioni occorrenti per ottenere un buono e lodevole servizio.

Dico poi che il Governo non crede che siavi contraddizione tra le disposizioni dell'articolo 4 della convenzione e le disposizioni dell'articolo 6 del capitolato. L'articolo 6 del capitolato stabilisce la media semestrale della velocità. Col l'articolo 4 della convenzione permettiamo questi piroscafi, ma non deroghiamo alla legge ed al patto generale; penserà il concessionario a soddisfarlo; ma se si accettasse l'emendamento dell'onorevole Sineo, col quale si viene a stabilire la velocità tassativa anche per questi cinque piroscafi, il concessionario sarebbe pregiudicato grandemente,

È dunque una cosa chiara che il Governo deve fare tutto quello che può, onde la marina abbia almeno una parte di quei mezzi che hanno le nazioni marittime.

Per conseguenza bisognerà pensare, almeno nei porti principali, come sarebbero Cagliari, Palermo, Napoli, Livorno, Portoferraio, Genova, a provvedere quanto prima sarà possibile perchè si stabiliscano dei cantieri, dei bacini, degli scali d'alaggio.

A questo proposito mi varrò della parola per rispondere a quanto mi fu domandato intorno al bacino da stabilirsi nel porto di Palermo.

In seguito al desiderio che fu esternato da uno degli onorevoli deputati intorno ai lavori del porto di Palermo ho fatto ricerca di quello che si è fatto, e son venuto a sapere che appunto vi è il progetto di un bacino di carenaggio da farsi nel porto di Palermo, e ho dato immediate disposizioni perchè fosse sollecitata la compilazione del progetto, e si trovasse modo perchè l'amministrazione della guerra consentisse all'occupazione di una parte del porto di Castellammare, onde si possa senza ritardo procedere alla costruzione del bacino.

Assicuro dunque l'onorevole Bixio che il Governo farà tutto il possibile affinchè il servizio della marina a vapore cessi al più presto di trovarsi in una condizione, che egli deplora, in faccia a tutte le altre potenze che hanno una marina a vapore.

Sulla proposta di aggiungere anche in questa Convenzione lo stesso articolo che era stato aggiunto nella Convenzione Rubattino:

L'ARTICOLO introdotto nella convenzione Rubattino non può applicarsi alla convenzione Accossato, perchè qui non si parla della risoluzione del contratto; qui si dice solamente

scritto nella seconda parte dell'alinea che riguarda la convenzione Rubattino, cioè che nel caso d'infrazione a queste disposizioni di legge lo Stato avrà il diritto d'impadronirsi del materiale e di fare il servizio a conto e spese dei concessionari.

E poi riprende:

SARÀ forse un pleonasma, ma per acquetare tutti gli scrupoli proporrei alla Camera d'accettare un emendamento in questo senso: che, nel caso di vendita fatta in contravvenzione dell'articolo precedente, il Governo potrà anche, senza obbligo di giudiziale diffidamento, procedere immediatamente al sequestro di tutto il materiale, e continuare il servizio a rischio e spese dei concessionari.

(Il deputato Bixio fa segni di assenso).

L'onorevole Lacaita osserva che la Commissione non è di concorde avviso riguardo a quest'emendamento. Una parte della Commissione opina che il cercare d'introdurre troppe clausole nei contratti, il voler prevedere molte cose, suole spessissimo dare occasione non già ad evitare litigi, ma bensì a provocarne.

PERMETTA l'onorevole Lacaita, io ho sostenuto ieri questa opinione e non l'ho cambiata oggi.

Si tratta d'introdurre nel contratto Rubattino una seconda stipulazione, la quale dica che, quando la Società contravenisse al disposto dell'articolo 24, che le vieta di far cessioni non autorizzate per legge, il Governo avrebbe facoltà d'impadronirsi del materiale, senza giudiziale procedimento, e di continuare i servizi a spese ed a carico dei concessionari. Questa, mi permettano di dirlo, non è una disposizione

Che possa considerarsi affatto inutile; e perchè ci sia una **C**erta analogia nelle disposizioni dei due contratti che sono **P**erfettamente identici, io prego la Commissione di volerla **A**pprovare.

Il disegno di legge relativo alle Convenzioni Rubattino e Accossato fu dalla Camera approvato in questa stessa seduta (Voti favorevoli 219, contrari 9).

Presentato al Senato del Regno ed esaminato dall'Ufficio centrale composto dei senatori Matteucci, Di Collobiano, Serra Orso, Menabrea e Farina relatore, questi ne riferì il 8 aprile 1862.

SENATO DEL REGNO

'Seduta dell' 8 aprile 1862.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE SCLOPIS.

L'onorevole Depretis, ministro dei lavori pubblici, al principiare della discussione generale fa le seguenti dichiarazioni:

CREDO bene rispondere una parola alle osservazioni fatte dall'ufficio centrale intorno alla efficacia delle disposizioni, che sono sancite dall'articolo 3 per assicurare l'interesse dello Stato.

Fu notato giustamente dall'Ufficio centrale come sia dubbioso se la disposizione contenuta nell'articolo 3, l'oppignorazione cioè, che verrebbe con essa stabilita a vantaggio delle anticipazioni che lo Stato fa alla Compagnia sia abbastanza efficace.

Io riconosco la gravità delle osservazioni dell'Ufficio centrale, ed arriverò fino a dire che riconosco anche ragionevolissimo il dubbio messo avanti; ma dirò, che il Ministero

Bisognava provvedere il caso in cui il prezzo alto del carbone, di cui si servono ordinariamente i piroscafi, consigliasse all'amministrazione dello Stato, ed a quella dei vapori di ricorrere ad altro combustibile.

Questo provvedimento era necessario, epper ciò fu sancito nella legge con tali disposizioni che mi paiono conformi ad equità.

Infatti come è stabilito un corrispettivo nel caso in cui il carbone si elevi, così bisognava stabilire un corrispettivo nel caso in cui un altro combustibile dovesse servire ad animare il vapore e dovesse occupare una maggiore quantità di spazio utile, e lasciasse un minor guadagno agli intraprenditori.

Ma v'ha di più. Era anche assolutamente indispensabile il prevedere e provvedere pei casi di mancanza del carbone.

Il signor senatore Serra sa quanti accidenti possono nascere in un servizio postale marittimo, il quale bene spesso può trovarsi incagliato se non ci fosse la libertà all'impresa di servirsi di questi combustibili.

Ora a siffatta evenienza bisognava provvedere nel contratto, bisognava stabilire un corrispettivo, ed a ciò si è pensato col terzo alinea dell'articolo 3.

Credo poi che le basi adottate nell'articolo 3, che appunto si fondano sul maggior volume del combustibile, sul minore spazio che sarebbe riservato alla speculazione dell'intraprenditore, siano conformi, lo ripeto, all'equità. Non credo che possano queste clausole dar luogo a molti dubbi, a meno che non voglia il senatore Serra escludere affatto ogni dubbio nella interpretazione ed applicazione di un contratto di questa natura, al che non ha sicuramente pensato di arrivare l'onorevole senatore; del resto in questo stesso contratto evvi modo di risolvere i dubbi e le incertezze e contestazioni che possono insorgere.

Vengo alla seconda osservazione mossa dal signor senatore Serra.

All'onorevole senatore La Marmora :

Io NON posso far altro che ringraziare l'onorevole senatore La Marmora delle osservazioni da lui fatte.

Mi occuperò della prima questione da lui toccata e nella quale egli è il giudice più competente che io mi conosca.

So benissimo che gli approdi a Terranova non si fanno ora propriamente nel porto, ma nella rada degli Aranci, e che ivi seguiranno probabilmente a farsi, finchè non si sia presa una determinazione definitiva.

Mi occuperò del pari delle osservazioni fatte intorno al porto di Orosei.

Sicuramente che gli approdi contemplati nel disegno di legge non rispondono a tutti i desiderî; ma è però meglio provvedere anche imperfettamente a quelle popolazioni piuttosto che lasciarle affatto senza comunicazioni.

In questa stessa seduta fu approvato a scrutinio segreto il disegno di legge con voti 80 di fronte a 3 contrari.

(Legge 18 aprile 1862, n. 551).

Ponte sul Po fra Brescello e Viadana

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 28 marzo 1862.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

Discorso dell'onorevole Depretis, ministro dei lavori pubblici, in risposta alla interpellanza rivoltagli dall'onorevole Finzi circa la costruzione di un ponte sul Po tra Brescello e Viadana:

L'ONOREVOLE interpellante e la Camera comprenderanno facilmente come io veda nelle sollecitazioni fattemi per la presentazione d'un disegno di legge che comprenda una nuova opera pubblica, un nuovo modo di comunicazione fra le popolazioni, come, dico, io veda in queste sollecitazioni la più dolce delle guerre che mi si possano fare, perchè, in verità, se c'è cosa che m'interessi è questa, di estendere sempre più i contatti e le relazioni tra le varie parti del regno.

Però nel prendere una determinazione io non posso prescindere da un esame comparativo tra le diverse opere pubbliche progettate e possibili, e non posso far senza del consentimento del mio collega il ministro delle finanze nella maggiore o minore larghezza delle spese, ed infine non debbo tralasciare di tener conto delle considerazioni che riguardano la difesa generale del paese.

maturamente la questione ed a fare quanto da esso dipende, perchè si raggiunga lo scopo che l'onorevole deputato Finzi si propone. »

Questa e non altra è la dichiarazione che fu fatta in quella discussione; dunque non fu assunto nessun impegno per parte della Camera; non fu fatta che una dichiarazione per parte del Ministero, il quale disse che avrebbe tentato di appagare i desiderii di quelle popolazioni, ricorrendo all'industria privata; che in difetto di questa, avrebbe studiato la questione e procurato di ottenere l'intento in altro modo.

Io credo che quelle parole non abbiano portato ad impegni precisi.

Finzi. Vi è una cifra in bilancio.

Presidente. La prego, non interrompa.

Depretis, ministro dei lavori pubblici. Mi perdoni. Esaminando la questione ho detto ieri che non sarebbe conveniente di addossare questo carico allo Stato per molti motivi che non voglio ripetere, come non ne voglio aggiungere altri che potrei addurre, limitandomi ad un solo, che, cioè, prima di aggravare il bilancio dovrebbe essere chiaramente dimostrato che l'industria privata non può sopprimere allo scopo, e ciò indipendentemente, ben inteso, dalla questione militare, e ritenendo che, in quanto alla questione economica, è evidente per tutti che più abbiamo di queste comunicazioni sul Po, tanto meglio è provvisto agl'interessi dello Stato.

Ora io domando: si è fatto tutto quello che si poteva onde vedere di far concorrere l'industria privata a questa impresa? Io non lo credo; anzi io mi permetto di credere che non si è fatto tutto quello che si poteva fare.

Per esempio, noi abbiamo, e lo diceva ieri l'onorevole Finzi, una numerosa popolazione, quattro delle principali città d'Italia che sono interessate in quest'opera, come sono interessate in tutte le comunicazioni che passano il Po percorrente i loro territorii. Ebbene, io non ho trovato negli atti del Ministero

che si siano fatte circolari, inviti, sollecitazioni; che siasi fatto qualche serio tentativo presso i municipii e le provincie di Parma, di Modena, di Reggio e di Bologna per formare una associazione allo scopo di costruire il ponte di cui discutiamo.

Qui siedono rappresentanti di quelle provincie, se tentativi serii si fossero fatti, io li prego di dichiararlo per correggero il mio errore, se errore può dirsi l'ignoranza di fatti che non mi constano.

Dunque su questo punto di vista la questione va rettificata.

Se si vuole, si dica pure che la questione merita ancora di essere studiata, io non farò osservazione alcuna su questo punto; ma sia ben inteso che, sia dal lato economico, che dal lato militare, non s'intende dalla Camera imporre oggi un vincolo all'azione del Governo, nè che si vuole determinare preventivamente un giudizio o limitare la libertà del Governo nell'apprezzamento delle circostanze e delle ragioni che più serii e più completi studi possano arrecare in questa controversia.

All'onorevole Mellana che voleva riprendere l'ordine del giorno puro e semplice dapprima proposto e poscia ritirato dall'onorevole Mandoj-Albanese:

PREGHEREI l'onorevole Mellana di osservare che tanto io, quanto l'onorevole mio collega il ministro delle finanze, abbiamo esplicitamente dichiarato che intendevamo che la libertà d'azione del Governo non dovesse essere per nulla limitata o pregiudicata dall'ordine del giorno del deputato Guerrieri. È solamente in questo senso che noi accettiamo quest'ordine del giorno, e non altrimenti; nè credo che l'onorevole proponente abbia intenzioni diverse.

Dopo ciò è posto ai voti ed approvato dalla Camera l'ordine del giorno sovra riportato dell'onorevole Guerrieri.

Riforma postale

Il disegno di legge per la riforma della tariffa postale fu presentato alla Camera dei Deputati il 31 luglio 1861 dall'onorevole Peruzzi, ministro dei lavori pubblici. — Esaminato dalla Commissione composta dei deputati Conti, Nelli, Bertini, Macchi, Castagnola, Susani, Monticelli, Pisanelli e Martinelli relatore, questi presentò alla Camera la relazione il 21 febbraio 1862. — Succeduto all'onorevole Peruzzi nel Ministero dei lavori pubblici l'onorevole Depretis, fu nominato il cav. Barbavara commissario regio per sostenere la discussione in Parlamento di tale disegno di legge. — Non vi fu discussione generale.

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 31 marzo 1862.

PRESIDENZA DEL VICI-PRESIDENTE MINGHETTI.

All'articolo 1° — *Privativa postale*. — Dopo i discorsi degli onorevoli Cini, Menichetti e Busacca contro l'articolo proposto dalla Commissione per affidare allo Stato esclusivamente la privativa del servizio postale, e dell'onorevole Susani in favore del medesimo, l'onorevole Depretis, ministro dei lavori pubblici, così parla:

Io non intendo trattenermi sulla questione, poichè veramente, dopo quanto è stato detto dall'onorevole Susani, io non saprei aggiungere nuovi argomenti senza venire a ripetere qualcuno de' ragionamenti ch'egli ha messo innanzi a difesa del progetto della Commissione.

Mi limiterò adunque ad esprimere la mia opinione, per togliere di mezzo ogni dubbio cui potesse dar luogo il silenzio del Ministero.

Dichiaro francamente alla Camera che sento una certa ripugnanza a farmi in questa questione sostenitore di un disegno di legge che nelle apparenze può essere giudicato siccome contrario alla libertà dell'industria e del commercio.

In Toscana è praticata da molti anni, senza inconveniente riconosciuto, la libertà dell'industria anche in materia postale.

È quindi naturale una certa tenerezza in chi difende quell'istituzione, e, per mia parte, dirò anche una certa esitazione, nell'associarmi ad un disegno di legge che contrasta apparentemente a quei principii di libertà che ho sempre propugnati.

Tuttavia dirò brevemente le ragioni che m'inducono in questa determinazione.

Si è molto parlato dagli oratori che combattono il progetto della Commissione della libertà industriale, e si è citato la testimonianza, l'autorità, per noi tutti altissima, del conte Di Cavour.

Tuttavia io pregherei la Camera e gli onorevoli preopponenti ad osservare che in fatto di libertà industriale e commerciale è assai difficile, e sarebbe esempio pressochè unico, che in un Consesso legislativo le teorie del libero scambio prevalessero in modo assoluto. Ne abbiamo esempio in tutte le discussioni del Parlamento subalpino, e potrei citare moltissimi incidenti ch'ebbero luogo nelle discussioni sulle tariffe daziarie.

In quelle discussioni, o signori, noi abbiamo visto l'onorevole conte Di Cavour in molti casi considerare la quistione non come semplice economista, non difendere i principii come si sarebbe fatto in un giornale di pubblica economia, in un Consesso di scienziati od economisti, ma considerare

delle lettere esercitato dal Governo sarà ridotto al suo giusto prezzo. Mi pare che l'argomentazione più forte sia stata questa. Io credo che nella massima parte dei casi il Governo sia più d'ogni altro adatto a questa particolare industria. Le guarentigie che i privati trovano nel trasporto delle lettere fatto dal Governo, me lo ammetteranno gli onorevoli contraddittori, difficilmente si troverebbero altrove. Dunque, sotto questo punto di vista, cioè per ottenere che il trasporto sia fatto con sicurezza, con regolarità, con celerità, val meglio che il Governo sia incaricato delle poste. È questo un punto importante, perchè l'oggetto della civile convivenza e della società umana è la soddisfazione migliore dei bisogni dei cittadini, e quindi la prestazione dei diversi servizi produttivi nel miglior modo e con le migliori garanzie possibili.

La questione può essere poi considerata sotto l'aspetto della privativa. Qui si dirà che le privative sono sempre odiose, che per conseguenza col volere estendere queste privative ove non ne esistono si fa un atto poco liberale, poco provvido.

Mi pare, signori, che in questa questione c'è una certa contraddizione negli argomenti che si mettono avanti dagli oppugnatori del progetto.

Essi dicono che al Governo non si può far concorrenza.

In tal caso la privativa è ben poco dannosa, è ben poco contraria nel fondo ai principii di libertà, se non si può alla medesima fare una seria ed utile concorrenza.

Abbiamo nelle nostre leggi finanziarie ben altre privative.

Le istituzioni della natura del servizio postale non bisogna, me lo permettano gli onorevoli contraddittori, considerarle isolatamente, ma nel loro complesso. Ora io non citerò esempi, chè sono troppo palesi, ma dirò che, se la privativa di cui si tratta è tale per cui si creda che al modo con cui la fa il Governo non possano i privati farvi

un'utile concorrenza, io credo che questa sia una delle private le più inoffensive, e le più sopportabili, e le meno dannose alla società. La si vuol prendere come una tassa, e sia pure; si ammetta dove è monopolio (è una supposizione che non l'ammetto), ma si supponga che in alcuni casi particolari questa tassa vada a colpire i cittadini.

Prima di tutto, quando si verificherà questo caso? Questa tassa non potrà verificarsi se non su quelle linee sulle quali i privati possono fare concorrenza al Governo, sulle quali può avvenire che il trasporto possa farsi a più buon mercato; in questo caso la tassa sarà alquanto più grave. Ma qui evvi un altro principio che subentra; è il principio della solidarietà generale dei servizi pubblici esercitati dallo Stato. Sta bene; io voglio ammettere che nei trasporti delle lettere avvenga per avventura il caso in cui i privati possano considerare il corrispettivo pel trasporto delle lettere come una tassa che superi il costo effettivo del trasporto, e che in questo caso possano considerarsi come colpiti di tassa; ma nella più gran parte dei casi, o signori, non è così. Quando si tratterà di estendere questa tassa a tutte le parti dello Stato, e massimamente quando si tratterà di estenderla ai piccoli comuni, e, come diceva l'onorevole Susani, si verrà a portare la cassetta delle lettere nei comuni che hanno meno coltura, meno istruzione, in tutti questi casi, signori, se noi veniamo a colpire i cittadini con una tassa onde questo servizio non sia interamente a carico dello Stato, permettetemi, sarà una delle tasse più utili e di quelle che rendono i più segnalati servigi alla cosa pubblica.

Si è voluto in certo modo escludere la questione finanziaria; ma io non credo che lo si possa. Abbiamo delle cifre indeclinabili, dei bisogni a cui l'erario pubblico non potrà a meno che ottemperare. Io so che dalla stessa Toscana vengono frequentemente dimande di nuovi uffizi nei comuni; so che nell'Italia meridionale, se si vuole che la civiltà si

estenda, che l'istruzione porti i suoi frutti, che il paese, massime nelle parti meno popolate, progredisca, bisogna aumentare di gran lunga gli uffizi postali. Ora dunque le spese sono indeclinabili, e stanno per essere di molto aumentate.

Che avverrà ammettendo la concorrenza? Avverrà che lo Stato vedrà diminuire gl'incassi, mentre le spese rimarranno intatte. Il minor reddito si verificherà, non v'ha dubbio, sulle linee migliori; la maggior spesa invece si farà sulle linee meno produttive.

Dunque non è vero, o signori, che non ci sia un aggravio delle finanze; l'aggravio sarà vero, reale ed effettivo, poichè avremo diminuzione d'entrata ed aumento di spesa.

Pertanto, senza estendermi più oltre in questa questione, io conchiudo dicendo che, se è vero che in questo servizio che lo Stato deve rendere ai cittadini deve star fermo il principio della solidarietà tra le diverse parti dello Stato, nello stesso modo per cui, non avuto riguardo al contributo ed alla entità delle imposte che vengon pagate dalle parti montane o sterili o più povere del paese, lo Stato si impegna in ingentissime spese aprendo strade costosissime, nello stesso modo, o signori, non avuto riguardo al vantaggio che sopra alcune linee potrebbero trovare i cittadini quando fosse aperto il campo alla libera concorrenza, noi dobbiamo mantenere entro limiti moderati ferma questa privativa, con che siamo ben persuasi che il servizio non viene pagato ad un prezzo immoderato, ma ad un prezzo equo. E con ciò io credo che non si offendono i principii dell'economia pubblica, e si conservano quelli di una buona e sapiente amministrazione.

Seduta del 1° aprile 1862.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

All'articolo 1° concordato in nuova forma tra il Ministero e la Commissione:

Art. 1. Appartiene all'amministrazione delle poste la privativa del trasporto per terra e per mare fra i diversi paesi del regno, e fra questi e l'estero, e della distribuzione delle corrispondenze epistolari e delle stampe periodiche nazionali ed estere non eccedenti il peso di 100 grammi.

In risposta ad osservazioni dell'onorevole Gallenga:

Io PREGO l'onorevole Gallenga di avvertire che in questo primo articolo, quale è stato formulato dalla Commissione d'accordo col Ministero, possono esservi questioni grammaticali da fare, ma non questioni di massima, perchè la sola questione che si tratta di decidere si è se si vuole o no la privativa.

Ritenga l'onorevole Gallenga che fuori di questa questione al certo gravissima, nessun'altra è nascosta nell'articolo formulato dalla Commissione che non fosse nella primitiva redazione.

La Commissione, esaminando quest'articolo, nonchè le leggi degli altri paesi e le nostre precedenti, ha studiato di esprimere più chiaramente il concetto e di eliminare qualche dubbio che potesse insorgere.

Accennerò all'appunto fatto dall'onorevole Gallenga intorno all'aggiunta: *per via di terra o di mare.*

Gallenga. Questa non è roba mia.

Una voce a destra. È roba di Michelini. (Parità)

Depretis, *ministro dei lavori pubblici*. Comunque sia, a, quest'aggiunta fu fatta per togliere di mezzo un dubbio. — I confini dello Stato naturalmente sono determinati dal mare — e; ora poteva nascere dubbio se i bastimenti possano prendere — re le lettere e portarle ad altro punto dello Stato o all'estero — o, sottraendole alla legge postale. Questo dubbio meritava di essere risolto, quindi la Commissione, d'accordo col Mi- ni- stero, ha creduto di dover far quest'aggiunta; ma essa non deve avere per conseguenza che la privativa postale si eserciti nei paesi esteri, ma solo fin dove un bastimento nazionale che porta le corrispondenze postali tocca un paese estero.

Forse si poteva trovare una frase più generica che comprendesse i fiumi, i laghi, gli stagni, come sembra avrebbe desiderato l'onorevole Michelini, tuttavia è sembrato che nei trasporti per terra s'intendessero compresi anche i traghetti dei fiumi e dei laghi. Onde l'articolo mi sembra che abbia un senso abbastanza completo.

Del resto, meno la questione della privativa, nessun'altra questione, lo ripeto, viene ad essere vulnerata coll'articolo nuovamente compilato dalla Commissione.

Sulla pregiudiziale proposta dalla Commissione sovra la proposta dell'onorevole Gallenga per non considerare come una lesione alla privativa postale il trasporto in via privata dei giornali:

MI PARE che gli onorevoli preopinanti dovrebbero persuadersi che questo è veramente il caso in cui deve adottarsi la questione pregiudiziale.

Considerando il primo articolo nella sua disposizione così come è concepito, secondo la redazione che ognuno ha sotto gli occhi, che non varia nella sostanza da quella della Com-

che son cose, come sa benissimo l'onorevole Gallenga, ~~a~~ fatto contraddittorie.

Io perciò credo sia il caso che la Camera debba ~~ado~~ tare la questione pregiudiziale.

La questione pregiudiziale è dalla Camera adottata.

All'articolo 2° che determina le eccezioni alla privativa. — Sopra ~~di~~ emendamenti proposti dall'onorevole Cini per eccettuare dalle ~~e~~ disposizioni del 1° articolo le lettere non suggellate e quelle porta ~~senza~~ senza fine di lucro:

DIRÒ francamente alla Camera l'opinione del Ministero sui due emendamenti presentati dall'onorevole Cini.

La legge non assoggetta alla privativa le carte man ~~scritte~~ scritte; esse sono esenti dalla tassa.

Nell'opinione del Ministero una lettera non suggella ~~ta~~ non è altro che un manoscritto, e questo non è sogget ~~to~~ to alla privativa.

Parrebbe al Ministero che questa dichiarazione dovre ~~be~~ bastare; e dopo aver dichiarato qual'è il concetto ch'è ~~esso~~ ha delle lettere o della corrispondenza epistolare, come ~~di~~ diceva l'onorevole Sanguinetti, mi parrebbe che, prendend ~~do~~ atto di questa dichiarazione, l'onorevole Cini potrebbe accontentarsene e ritirare il suo emendamento.

L'opinione del Ministero però è alquanto diversa sul secondo emendamento. E mi permetta il signor Cempini che glielo dica: i suoi ragionamenti sono buoni in teoria, ma praticamente, quando venisse adottato l'emendamento dell'onorevole Cini, tutta l'economia della legge sarebbe mutata radicalmente.

Si vuole che non siano assoggettate alla privativa le lettere anche suggellate, cioè le vere lettere contemplate dalla legge, quando sono portate gratuitamente. Ma a prima vista

quest'emendamento aprirebbe una porta agli abusi e paralizzerebbe in parte l'azione della legge.

All'onorevole Cini che cita il caso di un viaggiatore che rechi ~~una~~ commendatizia suggellata, domandando se il viaggiatore stesso ~~ca~~ ~~di~~ in contravvenzione:

IL'ONOREVOLE Cini ha potuto vedere che il disegno di legge quale fu presentato dal Ministero, ed anche quale fu modificato dalla Commissione, non è informato da spirito fiscale nel senso che si abbiano a recar molestie ai viaggiatori ed ai cittadini.

Io ho respinto in termini generali il suo emendamento, perchè credo che, se fosse adottato, sarebbe uno stromento per esercitare un'industria che, sotto specie di gratuità, riuscirebbe alla lunga a fare una vera concorrenza a danno della privativa postale. Ma questo non vuol dire che si debba andare all'estremo opposto, cioè fino al punto in cui, quando un viaggiatore avesse, non dico in tasca, che è vietata la visita delle persone, ma nella sua valigia, una qualche lettera di commendatizia, quand'anche questa lettera fosse sigillata, si potesse far luogo all'applicazione della multa.

Cini. In Francia si fa.

Depretis, *ministro dei lavori pubblici*. Io credo che quando si facesse una proposta in questo senso e con questa limitazione, che cioè si limitasse l'eccezione a chi porta seco una o due lettere commendatizie, quand'anche sigillate, che un viaggiatore può d'ordinario portar seco, e di cui egli debba servirsi, con questa limitazione, dico, io non avrei nessuna difficoltà ad accettare una tale proposta.

Sullo stesso argomento, dopo spiegazioni del ministro delle finanze, onorevole Sella, dell'onorevole Macchi per la Commissione ed osservazioni degli onorevoli Busacca, Valerio, Crispi e Nisco:

Io vedo che rivive in questa seduta una discussione che a me sembrava fosse stata sufficientemente agitata nella seduta di ieri.

Prima di tutto bisogna distinguere i due emendamenti, giacchè mi pare che gli emendamenti siano due su questa speciale questione. L'uno presentato ieri dall'onorevole Cini in senso generale, e l'altro diverso da quello oggi indicato, e del quale pareva che l'onorevole Cini volesse accontentarsi quest'oggi.

Cini. È stata votata la prima parte.

Depretis, ministro dei lavori pubblici. Mi perdoni: io parlo delle lettere trasportate gratuitamente senza limitazione; quest'oggi è venuta in campo una proposta ben diversa, ed è quella dei trasporti delle lettere che si fanno dai viaggiatori non solamente *gratis*, ma per loro uso, e siccome commendatizia di cui vanno muniti. Anzi l'onorevole Cini parlava di una lettera sola portata da un viaggiatore; dunque intendiamoci bene se si voglia ora insistere nuovamente sulla proposta di ieri.

L'onorevole Nisco diceva: noi non dobbiamo tassare che l'industria, e quando non c'è pur l'idea di industria nel trasporto di una o due lettere, non è il caso dell'applicazione della privativa.

Poscia egli accennava anche agli inconvenienti gravissimi ai quali, non ammettendo il suo emendamento, andrebbe esposto il viaggiatore, il quale si vedrebbe frugato nella persona, nelle sue carte e nelle sue valigie, per riconoscere se esso non sia in contravvenzione alla privativa postale; quindi parlava di violazione di libertà individuale,

di domicilio, e che so altro. Ma, mi permetta il signor Nisco, tutte queste supposizioni sono interamente escluse dalla legge stessa: la legge non tollera simili atti vessatorii da parte dell'autorità e nell'interesse del fisco.

Quanto all'argomento da lui addotto, che non si deve tassare che l'industria, la vera industria, il mestiere, e non si debba tassare un trasporto che si fa gratuitamente, io non ho che a ripetere quello che dissi ieri rispondendo all'onorevole Cempini.

Le teorie dell'onorevole Nisco sono eccellenti, ma praticamente portano a deludere la legge e ad alterarne la sua utile applicazione.

Io domando all'onorevole Nisco: ma come verremo ad accertare, per esempio, se un vetturale, il quale trasporta delle lettere e dice di trasportarle gratuitamente, come verremo ad accertare s'egli ha ricevuto o dovrà ricevere un corrispettivo? Veramente io credo che sarà molto difficile che la frode si possa scoprire.

Evidentemente a questo modo sarà facilissima la frode della legge.

Ieri lo diceva, e lo ripeto quest'oggi: come s'impedirà, non ad una Società di ferrovia, perchè una Società non si presterebbe alle frodi, ma alle persone che accompagnano i convogli, di pigliarsi la libertà, per far piacere ad amici ed anche ad una popolazione, di portar lettere tra una città e l'altra, quando lo facciano gratuitamente?

Ora vorrà la Camera consentire, che sotto il manto del gratuito trasporto, una grande quantità di lettere sia sottratta alla privativa ed alla tassa? Io dico che in questo caso verrebbe vulnerata l'economia della legge.

Ma l'onorevole Nisco, rispondendo al mio collega il ministro delle finanze, che diceva siccome in fin de' conti l'applicazione della legge non debba farsi alla cieca, ma con la scorta del buon senso, replicava a sua volta osservando che c'è stata una differenza tra il precedente Ministero o l'attuale.

viaggiatore, il quale trasporti una o due lettere dichiarandole commendatizie, quantunque siano suggellate e le porti indosso o nella propria valigia, non possa essere preso in contravvenzione, io non vedo nessun inconveniente che una simile disposizione sia introdotta nella nostra legge, tanto più che la trovo nelle leggi di altri paesi; ma, se si vuole introdurre una disposizione generica e senza limitazioni, io mi oppongo nell'interesse dei risultati finanziari di questa legge, i quali hanno fatto prevalere nella medesima un principio, forse meno scientifico, ma certamente più utile praticamente.

Dopo discussione, presentate varie proposte, è dalla Camera approvata quella dell'onorevole Minervini a cui si erano associati anche gli onorevoli Cini e Crispi, in questi termini:

Eccetto i privati, i quali senza fine di lucro si fanno latori di qualche lettera.

Seduta del 3 aprile 1862.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

Sempre all'articolo 2. — L'onorevole Chiaves manifestavasi contrario all'articolo 2 contenente le diverse eccezioni alla privativa deliberata coll'articolo primo. — Alle spiegazioni del commissario regio l'onorevole Depretis aggiunge:

Io AGGIUNGERÒ un solo argomento per provare l'utilità delle disposizioni che si contengono nell'articolo 2, e non prolungherò più oltre la discussione.

Per dimostrare l'utilità di stabilire chiaramente nella legge le eccezioni che si vogliono fare alla regola generale, che è la privativa, io richiamerò l'attenzione dell'onorevole Chiaves sul numero 1 dell'articolo 2, che riguarda

Perciò io prego l'onorevole Chiaves perchè, allo scopo di avere una chiara interpretazione della legge ed una esecuzione pratica che non dia luogo poi a dubbi ed a contestazioni, a voler consentire a quello, a che del resto partitamente ha già consentito la Camera, ammettendo l'articolo 2 quale fu dalla medesima votato nelle singole sue parti.

L'articolo 2 posto ai voti è dalla Camera approvato.

Seduta del 4 aprile 1862.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

All'articolo 6 relativo alla tassa delle lettere. — L'onorevole Minghetti propone e svolge anche a nome degli onorevoli Guerrieri-Gonzaga e Mischi il seguente emendamento:

Per una lettera semplice, grammi 10 centesimi 15

Da 10 a 20 „ 30

Da 20 a 30 „ 45

Da 30 a 40 „ 60

Da 40 a 50 „ 75

Per le lettere che superano il peso di 50 grammi si aggiungerà la tassa di una lettera semplice, cioè centesimi 15 per ogni 50 grammi o frazione di 50 grammi.

La differenza tra questa e la proposta ministeriale sta in ciò; che gli onorevoli Minghetti, Guerrieri e Mischi accrescevano di 5 centesimi la tassa normale della lettera semplice e le altre proporzionalmente, mentre il Ministero proponeva una sopratassa temporanea di 5 centesimi per un quinquennio.

L'onorevole Depretis esprime l'avviso del Governo sulla proposta degli onorevoli Minghetti, Guerrieri e Mischi:

DIRÒ brevissime parole unicamente per dichiarare alcuno dei motivi per cui il Ministero ha proposto la sopratassa di cinque centesimi.

Il limitare poi la durata della tassa a cinque anni è stato consigliato da altri motivi. Si è creduto che questo termine coincidesse appunto col termine stabilito dalla legge per la costruzione delle ferrovie, per il compimento delle principali arterie di strade ferrate che devono compiersi nell'Italia meridionale, che appunto è di cinque anni; si è creduto che al termine di quest'epoca l'industria si sarebbe talmente sviluppata in quelle provincie e le relazioni commerciali si sarebbero talmente accresciute, che la diminuzione della tassa che si sarebbe operata di pien diritto, in forza della legge, si sarebbe trovata largamente compensata dal maggiore sviluppo delle relazioni del paese.

Ecco brevemente quale fu il motivo che ha ispirato il legislatore. Insomma è un motivo perfettamente conforme a quello per cui abbiamo creduto si dovesse conservare la sopratassa del decimo di guerra ed estenderla a tutte le provincie dello Stato; un motivo, non esito a dichiararlo, affatto eccezionale. Credo poi che non ultimo motivo che deve esser preso in considerazione, e per cui questo sistema della sopratassa ha pure i suoi vantaggi, si è che alla fine del quinquennio il sistema della legge rientra nel suo pieno vigore, senza bisogno di una disposizione legislativa.

Come tutta l'economia della legge rimane inalterata, e questa legge che aumenta di cinque centesimi la tassa delle lettere ha una durata già prestabilita, i contribuenti rilevano dal testo stesso della legge che alla scadenza del termine prefisso la legge riprende il suo effetto senza restrizione nessuna; mentre, se adottiamo un sistema diverso, qualunque sia la nostra riserva, il testo della legge viene a dire al paese che s'intende di conservare indefinitamente questa tassa aumentata.

Però, siccome il principale scopo cui ha mirato il Ministero, nel proporre il suo emendamento, è stato quello di provvedere ai bisogni della finanza, e non l'ha punto dissimulato, così dichiaro francamente alla Camera che se essa

rende assai meno complicata l'amministrazione e meno costoso il trasporto. Siccome lo Stato ha un grandissimo interesse a promuovere l'affrancamento, e siccome questo in fatto costa meno, così si stabilisce una differenza a favore della tassa di francatura.

L'emendamento dell'onorevole Lazzaro non è approvato.

All'articolo 25 che riguarda la tassa per la insufficienza dell'affrancatura. — L'onorevole Minervini proponeva che invece del doppio della differenza si pagasse semplicemente la differenza:

L'ONOREVOLE Minervini, col suo emendamento, distruggerebbe tutto quello che si è adottato dalla Camera in fatto di affrancamento. Infatti, a che cosa equivale il suo emendamento? Equivale ad un pareggiamento delle lettere affrancate alle non affrancate.

Mi servirò d'un esempio: prendiamo il caso di una lettera, la quale, pesando più di 10 grammi, va soggetta ad una tassa di 30 centesimi; il mittente appone un francobollo di 15 centesimi; che cosa avviene secondo il sistema dell'onorevole Minervini? Questa lettera va a destinazione; chi la riceve paga altri 15 centesimi, cioè la differenza, come dice la legge, ossia il valore del francobollo, quello che doveva aver pagato prima, se l'avesse affrancata; dunque nessuna differenza tra le lettere affrancate e le non affrancate; quindi tolto ogni stimolo, perchè l'affrancamento delle lettere e la semplificazione amministrativa, che ne è la conseguenza, venga introdotta.

Ma noti l'onorevole Minervini che la misura stabilita dalla legge è molto equa.

Il mittente di una lettera, di cui è parola, se dovesse spedire la lettera, come abbiám detto, affrancandola per intiero, che cosa pagherebbe? Pagherebbe 30 centesimi! Invece che

cosa pagherebbe, secondo la disposizione di questo articolo, se non è affrancata che per metà? La lettera si distingue in certo modo in due parti: in una, che è affrancata, e quella è salva da qualunque aumento di tassa; e in un'altra parte, che non è affrancata, e questa paga come la lettera non affrancata, ed invece di 15 centesimi paga 30. Ma se la lettera si fosse spedita senza la metà del valore da affrancarsi, invece di pagare, come nel caso concreto, 45 centesimi, cioè 15 centesimi pel bollo apposto, 30 pel doppio della tassa di bollo non apposto, dovrebbe pagare 60 centesimi.

Dunque egli vede bene che la legge ha ancora stabilito una certa equità nella tassa nei casi in cui, senza colpa, non si proceda all'affrancamento.

Minervini. Dietro queste spiegazioni, ritiro la mia proposta.

All'articolo 26 sulla fabbricazione dei francobolli. — In risposta agli onorevoli Torrigiani e Susani:

QUANTO alla questione dei francobolli, riconosco la ragionevolezza delle osservazioni dell'onorevole Torrigiani. I francobolli sono in certo modo una carta-moneta, quindi la loro fabbricazione dovrebbe spettare al dicastero cui spetta la direzione della zecca.

È però da notare che i francobolli hanno grandissima affinità, e per poco direi identità, con la carta bollata; ora la fabbricazione della carta bollata appartiene al Ministero delle finanze.

Torrighiani. Va bene.

Depretis, ministro dei lavori pubblici. Però dichiaro che non potrei attualmente prendere un impegno. Il contratto della fabbricazione dei francobolli attualmente in corso scade col settembre prossimo. Prima che questo contratto scada,

il ministro dei lavori pubblici prenderà gli opportuni concerti col ministro delle finanze e, se occorre, anche con quello d'agricoltura e commercio, e si stabilirà quel sistema che sarà ravvisato più conveniente per l'interesse dell'erario.

Riguardo all'istanza fatta dall'onorevole Susani, noterò che in Inghilterra, dove era in vigore il sistema delle *enveloppes*, è stato in pratica quasi abbandonato.

Tuttavia non disconosco che il sistema ha pure molti vantaggi ben inteso che coloro i quali se ne dovrebbero servire dovrebbero pagare, oltre il prezzo del francobollo, il prezzo dell'*enveloppe*, ed aggiungervi una tenue remunerazione per l'amministrazione che si assume questa cura. Ad ogni modo si farà esaminare anche questo sistema, e se ne terrà conto nel concretare definitivamente il sistema al quale dovremo attenerci.

Una voce. Si guadagna con questo sistema.

Depretis, ministro dei lavori pubblici. Se si guadagnasse, credo che in Inghilterra non sarebbe andato in disuso.

Anche su questo punto non posso prendere un formale impegno; studierò la questione, e quando si tratterà di determinare il sistema col quale si dovrà procedere nella fabbricazione e nella distribuzione dei francobolli, sarà tenuto conto anche di questa maniera di applicazione di essi alla busta delle lettere.

della espressa e formale affermazione della inviolabilità del segreto delle lettere.

Rimane a discutersi sulla convenienza d'inserire nell'articolo una disposizione, la quale espressamente dichiari l'amministrazione delle poste responsabile dell'osservanza della massima proclamata.

Parlando rigorosamente in senso costituzionale, io credo che varrebbe meglio che la responsabilità fosse riferita al potere centrale. In faccia al paese ed al Parlamento chi è responsabile dell'amministrazione, dalla sommità della piramide amministrativa fino alle sue basi, è sempre il Ministero. Questo è il senso costituzionale della parola *responsabilità*.

Ci si dice che, rendendo responsabile l'amministrazione postale, e dichiarandolo espressamente, si rende questa amministrazione più indipendente.

Qui, me lo permetta l'onorevole relatore della Commissione, conviene distinguere e venire a riconoscere un'altra responsabilità. Tutti i funzionari dello Stato sono responsabili verso i cittadini dell'osservanza delle leggi. Ora, quando è la legge postale che sancisce essere il segreto delle lettere inviolabile, e quando la legge penale colpisce di una pena la violazione della legge; di più, quando l'amministrazione delle poste trova nella stessa legge penale una disposizione, la quale stabilisce che l'ordine superiore non gli potrebbe servire di giustificazione per infrangere la legge o per diminuire la pena, in questa parte, in faccia ai cittadini, l'amministrazione delle poste ha dalle stesse prescrizioni della legge determinata tutta la responsabilità che le spetta.

In questa parte l'indipendenza dell'amministrazione postale è ben più saldamente assicurata che non possa essere in virtù di una semplice dichiarazione di un principio. Dunque l'indipendenza dell'amministrazione postale è sanzionata da queste disposizioni legislative.

Avvi anche un'altra specie di responsabilità che io chiamerei amministrativa, e questa è nei rapporti che gl'im-

All'articolo 28 relativo alle lettere giacenti o rifiutate, l'onorevole Crispi aveva presentato due emendamenti, uno perchè l'apertura di tali lettere fosse fatta col concorso di un giudice di mandamento, e l'altro per comprendere, oltre le lettere senza indirizzo, anche quelle nelle quali il nome del destinatario fosse inintelligibile :

Io non ho che da enunciare una leggiera modificazione alla proposta dell'onorevole Crispi, che il Ministero accetta, perchè desidera che l'inviolabilità del segreto epistolare sia circondata di tutte le guarentigie possibili. Tuttavia lo ammettere, così com'è, la proposta Crispi, e il deliberare per conseguenza sopra nuove incumbenze da affidarsi ai giudici ed ai magistrati, in contumacia, dirò così, del ministro di grazia e giustizia, mi sembra cosa che forse può avere i suoi inconvenienti.

Quindi io cercherei se per avventura si trovasse un mezzo di dare una guarentigia senza impegnare in modo assoluto e in tutti i casi la presenza di un magistrato a questa gelosa operazione dell'apertura delle lettere di rifiuto.

Io credo che, quando si stabilisse che il presidente della Corte di appello nella rispettiva giurisdizione designerà un membro dell'ordine giudiziario al quale si darebbe notizia dall'amministrazione postale del giorno e dell'ora in cui si procede all'apertura e distruzione delle lettere di rifiuto, e facoltà d'intervenire alla operazione, credo che con questa disposizione vi sarebbero guarentigie sufficienti per assicurare al pubblico che il segreto delle lettere rimarrebbe inviolato, ed è in questo senso che ho proposto all'onorevole Crispi una modificazione alla proposta che io accettai in principio, ma vorrei modificata nella esecuzione.

Crispi. Invece d'incaricare il presidente della Corte d'appello, io proporrei che se ne incaricasse il presidente del tribunale di circondario o un magistrato scelto da lui.

MI LIMITO a dichiarare che il Ministero accetta l'emendamento Peruzzi. L'operazione si fa al capoluogo del ~~co~~compartimento; l'indicazione di un ufficiale giudiziario, ~~fa~~ fatta dal presidente della Corte d'appello, toglie al certo ~~o~~ogni scrupolo ed ogni dubbio, e ci rassicura contro ogni ~~ab~~uso possibile.

Il temperamento, al quale io ho accennato, sarebbe ~~st~~ato, se non meno efficace, certo meno rassicurante, ed io ~~non~~ ho esitato ad abbandonarlo, poichè incontrava obiezioni.

Dirò tuttavia che le nazioni più libere e più civili, non esclusa l'Inghilterra, non si fanno scrupolo di ~~aprire~~ le lettere rifiutate; tuttavia, siccome apprezzo grandemente una disposizione qualsiasi che tolga di mezzo ogni ~~du~~bbio nel pubblico che il segreto delle lettere possa essere, ~~an~~che per indiretto, violato, così, a nome del Ministero, io ~~mi~~ associo di buon grado a questo emendamento, e prego la ~~Ca~~mera di adottarlo.

Sono approvati l'emendamento Peruzzi e quelli dell'onorevole ~~Cr~~ispi e dell'onorevole Torrigiani per comprendervi le lettere con l'~~indir~~izzo inintelligibile.

All'articolo 30 che concerne le lettere rifiutate, l'onorevole ~~Miner~~vini propone che sieno conservate per 5 anni invece che per 2 le ~~let~~tere raccomandate ed assicurate:

Io ho accettato volentieri a nome del Ministero l'emendamento che obbliga la conservazione per anni cinque ~~delle~~ lettere di rifiuto, perchè con questa modificazione la ~~le~~gge postale si informa al diritto comune. Ma non saprei ~~co~~me accettare la seconda parte dell'emendamento del ~~depu~~tato Minervini.

quindi, pigliando occasione da questa legge, diceva non potersene adottare principii che potranno poi essere ripudiati da coloro che avranno il nobilissimo ufficio di riformare la legislazione italiana; risponderò, dico, che, quando verrà in discussione la riforma dei Codici, quando si tratterà di variare radicalmente quelle fra le disposizioni vigenti che non saranno perfettamente consentanee a quei principii di larga libertà di cui egli è banditore, sarà allora il caso di vedere se si dovrà riformare anche la disposizione della legge postale; ma finchè stanno ferme le disposizioni dei Codici attuali, finchè, per esempio, noi vediamo nel nostro Codice di commercio una disposizione di cui do lettura alla Camera: « Le lettere dirette al fallito saranno consegnate ai sindaci, i quali le apriranno. Il fallito che sia presente potrà assistere all'aprimiento; » finchè, dico, i principii che sono consegnati in queste leggi siano affatto consoni alle disposizioni dei nostri Codici, io non so con qual prudenza politica noi verremo in questa legge a stabilire delle disposizioni generali che sieno in contrasto con le altre disposizioni dei Codici vigenti. (*Bravo!*)

L'onorevole Di Marco si appoggiava sul principio di libertà. Diceva che bisogna rispettare questa libertà delle corrispondenze epistolari, che bisogna rispettare gl'interessi del mistero.

Io risponderò all'onorevole Di Marco che, oltre agl'interessi della libertà e del mistero, ve ne sono altri ai quali è d'uopo che il legislatore abbia riguardo. E per venire ai casi concreti, venendo a parlare, per esempio, dell'alinea che riguarda le lettere di un destinatario che sia trapassato, e che debbano aprirsi sopra istanza di un erede o di altri interessati, io noterò all'onorevole Di Marco come i defunti lascino in podestà degli eredi ben altri segreti di quelli delle ultime lettere a loro indirizzate, e che invano l'onorevole Di Marco vorrebbe con provvedimenti legislativi impedire queste fatali rivelazioni della morte. Aggiun-

necessaria difesa, di violare il domicilio e la libertà personale, ha il tremendo diritto di infliggere, ove occorre, e come l'onorevole deputato Di Marco ammette, e come io non sarei tanto facile ad ammettere, la pena di morte, vorremmo, dico, togliere alla società civile il diritto di violare il segreto di una lettera per la propria difesa? (*Segni di approvazione — Bravo! Benissimo!*)

Io in verità non posso accostarmi a quest'idea dell'onorevole Di Marco. E in verità non temo per la libertà col sistema adottato in tutte queste eccezionali disposizioni.

Infatti noi vediamo che in nessun caso si procede a questa necessaria violazione del segreto postale se non dietro ordine e dietro mandato dell'autorità giudiziaria, di quell'autorità la cui inamovibilità, consacrata dal patto fondamentale del regno, offre tutte le guarentigie che il principio di libertà non può essere col suo ministero violato. (*Applausi*)

L'articolo 81 è poi approvato.

In questa seduta fu approvato dalla Camera dei deputati tale disegno di legge. — Voti favorevoli 174, contrari 41.

appunto in occasione della discussione di quest'articolo, che nell'altro ramo del Parlamento io ho sostenuto con viste analoghe a quelle dell'onorevole senatore Di Pollone, inquantochè la precisione in fatto di leggi la credo sempre preferibile a tutto ciò che lascia un arbitrio anche lontano e qualche cosa di indeterminato che è sempre pregiudicievole, è, dico, in occasione della discussione di questo articolo, bisogna notarlo, che appunto fu introdotto l'ultimo alinea il quale dice che nessuno potrà fare incetta di lettere per ispedirle in alcuno dei modi sopradetti, e questo alinea fu proposto da uno di quelli che hanno difesa la privativa, e fu desunto dalla legislazione inglese, nella quale vi è una disposizione simile che toglie qualunque pericolo di quelle più larghe disposizioni che sono sancite a favore della libertà.

Vede adunque il Senato che il danno reale in pratica sarà nullo, e i pericoli sono grandemente diminuiti dal complesso delle disposizioni di quest'articolo al quale è proposta una modificazione.

Io quindi prego nuovamente il Senato, perchè voglia approvarlo come è concepito. Io non intendo di limitare minimamente la libertà e l'ampiezza della discussione, e pregherei il senatore Di Pollone stesso, se vede una parte della legge in cui creda assolutamente necessario di introdurvi una modificazione, di volerla proporre onde il Senato possa portarvi il suo giudizio senza nessun'altra preoccupazione, se non quella di migliorare la legge che viene sottomessa alle sue deliberazioni.

Sull'articolo 3°. — All'onorevole Di Pollone:

L'ONOREVOLE senatore Di Pollone fece allusione ad una parte d'Italia, dove dalle statistiche postali risultò che avvi una corrispondenza assai piccola in confronto delle altre.

La Sicilia è infatti la parte d'Italia dove si scrive una lettera per ogni abitante, mentre in altre parti dell'Italia superiore se ne scrivono sette.

Ebbene, se noi vorremo estendere alle provincie sicule il beneficio delle poste comunali, non avremo punto, giusta l'asserzione dell'onorevole senatore, chi scriverà lettere.

Io credo che sia necessario por mente ad una circostanza particolare, per cui forse si potrà in Sicilia stabilire il servizio postale comunale senza tutti quegli inconvenienti, che sono temuti dall'onorevole senatore Di Pollone.

Noi abbiamo un vantaggio nella circoscrizione amministrativa della Sicilia, che consiste in ciò, che quella regione, ampissima come è, con una popolazione di circa 2,500,000 abitanti, non ha che 357 comuni, numero eguale ad un dipresso a quello dei comuni che ha la provincia di Brescia, in Lombardia, con 400 o 500 mila abitanti all'incirca.

Da ciò risulta che siccome i comuni sono più grossi, e siccome la legge non parla che di stabilire il servizio postale nei medesimi, avendo dieci anni dinanzi a noi, giova sperare che col progresso naturale della civiltà, con lo estendersi della rete stradale, e col rendersi generale colà l'istruzione vi si potrà pure estendere l'Amministrazione postale comunale.

Questa è una considerazione di fatto, che può dimostrare al Senato come, almeno per la Sicilia, si può ottenere lo scopo che questa legge si prefigge senza tutti quegli inconvenienti, che forse si incontrerebbero se i comuni fossero frazionati, spezzati, suddivisi come pur troppo, e ciò credo sia un male, incontransi in altre parti d'Italia.

Nella stessa seduta il disegno di legge fu approvato dal Senato a scrutinio segreto con voti 74 di fronte a 2 contrarii.

(Legge 5 maggio 1862, n. 604).

Modificazioni all'articolo 2° della legge 7 luglio 1861 relativa alla linea aretina

Nella seduta del 9 aprile 1862 l'onorevole Depretis, ministro dei lavori pubblici, presentò alla Camera dei Deputati un disegno di legge per modificare l'articolo 2° della legge 7 luglio 1861, relativo alla Convenzione tra lo Stato e la Società delle Ferrovie Livornesi per la linea Aretina. — Esaminato d'urgenza dalla Commissione composta dei deputati Nelli, Pescetto, Giorgini, Andreucci, Berardi Tiberio, Silvestrelli, Brunet, Bichi e Giuliani relatore, fu da quest'ultimo presentata la relazione alla Camera l'11 aprile 1862.

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 12 aprile 1862.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

Nella tornata della sera precedente era incominciata la discussione generale di questo disegno di legge, ma dopo osservazioni dell'onorevole Valerio, a mezzanotte, a proposta dell'onorevole Sella, ministro delle finanze, ne era stato rimandato il seguito. — Ripresa la discussione in questa seduta l'onorevole Valerio propone all'articolo unico un emendamento, che è combattuto dagli onorevoli Susani e Peruzzi, e dal relatore onorevole Giuliani. — L'onorevole Depretis, ministro dei lavori pubblici, così parla:

DARÒ qualche breve spiegazione alla Camera, perchè, come dissi ieri sera, in un argomento tanto semplice, mi pare non convenga divagare in lunghe discussioni.

Nell'assumere l'amministrazione dei lavori pubblici ho trovato questa pratica finita, per ciò che si riferiva al mio

che erano in trattativa per la emissione delle obbligazioni, esitavano innanzi alla questione messa avanti della legalità, e allora il Ministero ha creduto bene di esaminare ancora ponderatamente la controversia, di vedere se dubbio c'era, e di risolverlo presentando una legge semplicemente dichiarativa al Parlamento.

È in questo senso e non altro che fu presentata quella legge la quale non fu da altra idea e da altro sentimento ispirata che al rispetto all'autorità del Parlamento, dal desiderio di osservare la legalità, dal dovere che più specialmente incumbe al Ministero di osservare le disposizioni dello Statuto, il quale vuole che la interpretazione delle leggi in modo per tutti obbligatorio spetti unicamente al potere legislativo.

Però, se io debbo manifestare la mia opinione, dirò che la cosa mi parve veramente dubbiosa.

Abbiamo l'articolo 2 della legge, il quale, inteso letteralmente, ed è in verità assai chiaro, stabilisce che l'ammontare totale della spesa di costruzione della ferrovia Arantina debba essere stabilito nel suo complesso con decreto reale, prima di dar luogo ad alcuna emissione di obbligazioni.

Vuol dire adunque che il Ministero doveva, sui progetti di questa linea, sui preventivi della spesa, determinare il costo totale dell'opera e delle provviste, prima di dare alla Società la facoltà di procurarsi i mezzi di eseguirla.

Questa è l'interpretazione ovvia e chiarissima dell'articolo 2 della legge. Ma a fianco a questa disposizione così limpida e così precisa ce ne stanno altre, le quali mi pare che ne mettano in dubbio la portata, il significato e l'efficacia. Infatti fa parte della legge la Convenzione conclusa con la Società delle ferrovie livornesi; ora in questa Convenzione è stabilito che la Società delle ferrovie livornesi dovesse sottoporre all'approvazione del Governo gli studi della linea fino a Montevarchi, immediatamente dopo la pubblicazione della legge; due mesi dopo era obbligo della So-

cietà di sottoporre all'approvazione del Governo gli studi fino ad Arezzo. Un'altra disposizione poi dice che due mesi dopo l'approvazione degli studi presentati dalla Società era obbligo della medesima di cominciare i lavori.

Ora queste obbligazioni così esplicite della Convenzione come si possono conciliare con la disposizione dell'articolo 2? Entro un termine fisso la Società aveva obbligo di presentare gli studi al Governo; in breve tempo, ed a misura che si presentavano, il Governo doveva impartire la sua approvazione; mano a mano che gli studi erano approvati la Società aveva obbligo di cominciare i lavori e di compierli entro un termine prestabilito. V'ha di più. La Società assumeva l'obbligo di pagare al Governo una somma rilevantissima. E non avrebbe avuto nella legge e nel contratto facoltà di procacciarsi i mezzi per adempire a queste sue obbligazioni? Questo non può ammettersi. Però io non voglio adesso esaminare la questione della possibile esecuzione della legge nel passato. Se dal momento in cui la legge ebbe la sua esecuzione si fossero immediatamente attivati con grandissimo impegno gli studi su tutta la linea, se queste operazioni si fossero eseguite con grande e straordinaria diligenza, io non voglio dire che non sarebbe stato in tal caso possibile di eseguire appunto l'articolo 2 della legge, di conciliare le disposizioni con la Convenzione annessa alla legge stessa; ma questa ipotesi, o signori, non può essere considerata da noi, dal momento che in una seduta, che non è lontana, la Camera stessa ha dichiarato che una parte importantissima della linea, cioè il tronco da Arezzo sino ad incontrare la strada romana, era ancora in istato di tracciato contestabile e contestato.

Ora, noti la Camera quali sono le obbligazioni che ha la Società delle ferrovie livornesi relativamente alla linea oltre Arezzo. Relativamente a questa linea è stabilito che gli studi dovranno essere presentati entro sei mesi dal giorno in cui il Governo le avrebbe notificato la sua decisione intorno all'andamento della linea stessa,

Il Governo ha egli adempito a questa sua obbligazione? È stato inteso recentissimamente nella Camera, che essa vuole che il Governo faccia ancora studiare l'andamento di quella linea. Evidentemente, se noi andremo a chiedere alla Società l'esecuzione dei patti che le incombono in forza della Convenzione e poi le diremo che non possiamo, a termini della legge, darle i mezzi di eseguirla e di mantenere i suoi impegni (impegni che la Società assunse in buona fede, perchè fino a Montevarchi non solo son finiti gli studi, ma i lavori aggiudicati, conscio il Governo che non mancò di sollecitare la Società, e gli studi sono anche presentati per la rimanente linea sino ad Arezzo), noi verremmo ad esigere dalla Società una cosa ingiusta.

Era dunque, secondo me, indispensabile che si modificasse l'articolo in modo che potesse praticamente avere esecuzione.

E qui mi si dice: ebbene, prendiamo a volo questa buona occasione; determiniamo l'ammontare preciso dei lavori; facciamone per lo meno due parti: intervenga per l'una un decreto reale in conformità della legge, per l'altra la Camera può benissimo essa stessa ingerirsi di questo gravissimo affare e stabilire l'importo di queste opere per legge.

Prima di tutto io mi permetto di sottomettere un'osservazione intorno all'efficacia ed all'utilità pratica di questa garanzia suprema, determinare il complessivo costo dell'opera per legge.

Se la cosa, come giustamente ha osservato l'onorevole Susani, si fosse fatta in principio, allora io vi vedrei una certa utilità, perchè è sempre utile il sapere il *maximum* della spesa alla quale lo Stato si assoggetta; il lasciare dubbiosa l'entità degli oneri che vengono assunti nelle spese è la cosa che allo Stato conviene meno di qualunque altro; questo lo comprendo perfettamente.

Ma adesso, o signori, gl'impegni sono assunti, questa convenzione ha già avuto un principio di esecuzione; adesso sono impegnati gl'interessi dei terzi; adesso mi pare non sia

procurando coi negoziati e con la concorrenza di procacciare alla Società, con l'alienazione di questi valori, che corrispondono all'iscrizione di un debito che, quantunque sia prima di tutto a carico della Società, resta per indiretto a carico dello Stato.

Queste mi paiono veramente guarentigie solide che conviene mantenere, sulle quali credo necessario insistere, e per parte mia posso assicurare, tanto a mio nome, che a nome del mio collega delle finanze, che il Governo nulla tralascierà perchè gl'interessi della Società e dello Stato siano guarentiti.

Dopo questo io in verità non vedo perchè si abbia da fare altra modificazione a quella proposta dal Ministero all'articolo 2 della legge.

L'onorevole Valerio può essere ben persuaso che, se il Ministero potrà stabilire, anche con un decreto unico, il costo totale delle altre opere da eseguirsi, lo farà ben volentieri, perchè allora vi sarà una norma fissa per regolare la quantità di obbligazioni che in una od in più volte potranno emettersi, per procacciare alla Società il capitale che le sarà necessario; ma se per la più pronta esecuzione dei lavori, se per l'interesse grandissimo che ha il paese della pronta attuazione delle ferrovie, se per arrivare a questo intento e per camminare su questa via si trattasse di fissare questo valore in due o in tre volte, in non veggo in questo sistema il finimondo, nè parmi sarebbe poi tanto contrario agli interessi dello Stato ed alle regole di buona amministrazione.

Un'altra osservazione è ancora da farsi. Con questo decreto si viene a legalizzare quanto fu fatto, si viene a togliere un dubbio e a conciliare tra loro diverse parti di una stessa legge; si viene, se vuolsi, a tórre di mezzo gli scrupoli in fatto di legalità. Ma noti la Camera che la Società ha già assunti degl'impegni, che ai capitalisti nel loro interesse e nell'interesse della Società pel suo credito e pel credito stesso del paese importa che questi dubbi sieno dissipati.

Quando noi volessimo ora cambiare le cose senza intenderci con la Società, senza esaminare gl'impegni contratti, senza valutare le promesse che essa ha forse già avute dai capitalisti, per procacciarsi i valori che le abbisognano per compiere l'opera sua, noi faremmo cosa che, senza avere utilità per lo Stato (perchè, per quanto si riferisce all'utilità vera del paese, io sono disposto a dare tutte le possibili guarentigie alla Camera), verrebbe invece ad imbarazzare un atto amministrativo ottimamente incominciato e che non ha bisogno che di questa legge dichiarativa per essere condotto a compimento, e per assicurare che i lavori di questa interessante linea saranno a tempo e regolarmente eseguiti.

Io quindi prego istantemente l'onorevole Valerio e la Camera a voler adottare l'articolo quale fu proposto dal Ministero.

E dopo altre spiegazioni date dall'onorevole Peruzzi, l'articolo unico fu approvato dalla Camera in questa stessa seduta (Voti favorevoli 199, contrari 18) e dal Senato del Regno il 15 aprile.

(Legge 16 aprile 1862, n. 557).

- - - - -

Arresti di Sarnico e di Palazzolo

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 3 giugno 1862.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

In seguito ad una lettera indirizzata dal generale Garibaldi alla Camera dei Deputati, letta dal Presidente in principio di questa seduta, sorge improvvisamente una discussione assai vivace sulla condotta del Governo negli avvenimenti politici del maggio a proposito degli arresti di Sarnico e Palazzolo. — Dopo spiegazioni e dichiarazioni del presidente del Consiglio, onorevole Rattazzi, l'onorevole Crispi propone una inchiesta parlamentare sulla condotta del potere esecutivo. — L'onorevole Depretis, ministro dei lavori pubblici, così risponde all'onorevole Crispi:

Io dirò brevi parole per rispondere ad un'allusione a me personale che venne fatta dall'onorevole Crispi.

L'onorevole Crispi, parlando della garanzia che la mia presenza nel Gabinetto doveva, secondo lui, offrire al generale Garibaldi, mi faceva implicitamente un amaro rimprovero, perchè io dopo questi avvenimenti rimanessi tuttora nel Gabinetto. Questa era la naturale conseguenza delle sue parole.

Io dirò chiaramente il mio pensiero; la Camera ed il paese giudicheranno.

Io tengo e terrò sempre cara l'amicizia del generale Garibaldi. Io gli sono affezionato, e verso di lui ossequioso.

Ed all'onorevole Nicotera:

L'ONOREVOLE Nicotera volle anche comprender me nella sua lunga requisitoria contro il Ministero. Egli ha detto di avermi avvisato che l'amministrazione dei telegrafi andava pessimamente, e che vi erano molti borbonici tra gl'impiegati telegrafici; che l'amministrazione delle poste andava anche peggio, ed anche in questa eranvi borbonici impiegati; e che in generale nell'amministrazione dei lavori pubblici l'elemento borbonico non mancava. Egli ha anche citato un fatto, ma un solo fatto preciso, e me lo ha denunziato col mezzo, se ben ricordo, di una sua lettera; mi denunziò cioè essere avvenuto che sotto la fascia di un giornale liberale era stato intromesso un proclama reazionario, inviato per la posta in tutta Italia, e che di ciò era accusata l'amministrazione delle poste di Napoli. Ricorderà l'onorevole Nicotera che in quanto a questo fatto preciso, nei pochi giorni che io sono rimasto a Napoli ho potuto dargli una risposta; io gli ho detto di avere immediatamente ordinata un'inchiesta per verificare la cosa, e che dall'inchiesta erami risultato pressochè impossibile che la intromissione del proclama borbonico nel giornale liberale fosse avvenuta per opera dell'amministrazione postale. Io mi ricordo avergli detto essermi stato riferito che, verificate le fascie dei giornali, eransi trovate intatte, sì che escludeva il dubbio che nell'ufficio postale si fossero manomesse. Aggiungerò che prima della mia partenza da Napoli ebbi l'assicurazione che il fatto denunziato crasi deferito ai tribunali perchè procedesse a norma di legge.

In questa parte adunque credo che l'onorevole Nicotera sarà convinto che il Ministero ha fatto tutto quello che era in suo potere di fare.

Riguardo alle generiche allegazioni circa al cattivo andamento di tale o tal altro servizio, circa al maggiore o minor numero d'impiegati denominati *borbonici* compresi in tale o tal'altra amministrazione, io naturalmente ho dovuto fare all'onorevole Nicotera la domanda che mi si fornissero i mezzi di conoscere quali erano veramente quei tali impiegati i quali per la loro condotta precedente non potessero assolutamente più tollerarsi al servizio dello Stato.

La vigilia, se non erro, del giorno in cui sono partito da Napoli, l'onorevole Nicotera mi diede una lista di nomi da lui indicati, come persone rispettabili, le quali avrebbero potuto darmi dei lumi; ma l'onorevole Nicotera mi permetterà di osservargli che in pochi giorni non si fa lo scrutinio di un personale numerosissimo, e mi permetterà anche di notare, e noti l'onorevole Nicotera, che io non ho mancato d'incominciare qualche investigazione, ma con mia sorpresa, quando venni a parlare di quelle stesse persone che mi erano da lui indicate come quelle dalle quali avrei potuto attingere informazioni sicure, ho trovato pareri diversissimi sulla loro autorità, sulla attendibilità dei loro giudizi, per modo che io son molto dubbioso se col loro mezzo potrei formarmi un criterio sicuro per le determinazioni da prendersi. Ben vede l'onorevole Nicotera che negli otto giorni in cui sono rimasto a Napoli era impossibile che io potessi soddisfare il suo desiderio, e credo quindi che i suoi rimproveri non siano meritati.

Seduta del 6 giugno 1862.

Presidenza del presidente TECCHIO.

Dichiarazioni in risposta all'onorevole Crispi:

QUANTUNQUE le parole dette dall'onorevole mio col [redacted] ega il presidente del Consiglio mi dispensino dall'obbligo d [redacted] i rispondere ad una osservazione dell'onorevole Crispi, tu [redacted] tta- via per nulla lasciare d'incompleto, o d'incerto in qu [redacted] esta discussione, debbo fare un'esplicita dichiarazione.

Ha detto il deputato Crispi, commentando le parole del- l'onorevole Bixio, che, se questi non ha adempiuto al [redacted] l'in- carico che gli si voleva dare di parlarmi delle idee del [redacted] ge- nerale Garibaldi, altri aveva avuto un simile incarico pr [redacted] esso il Governo.

Se l'onorevole Crispi intende che altri sia venuto a [redacted] me per riferirmi qualche cosa di questi progetti...

Crispi. No!

Depretis, ministro dei lavori pubblici... smentisco l'as [redacted] er- sione completamente.

Crispi. È inutile.

Depretis, ministro dei lavori pubblici. Aggiungerò [redacted] una parola riguardo a quello che egli ha detto relativame [redacted] nte alla missione dell'onorevole Bottero.

Io era prodittatore in Sicilia allorchè alla fine di ago [redacted] sto o ai primi di settembre, e non ai 20 d'agosto, venne a [redacted] Pa- lermo l'onorevole Bottero. Egli non aveva missione poli [redacted] tica verso di me. Dirò di più: quand'anche l'avesse avuta, [redacted] sa- rebbe stata intieramente inutile. Allorchè l'onorevole [redacted] Bot- toro venne in Sicilia, il Consiglio dei segretari di Stato [redacted] che

Strada ferrata da Bra ad Alessandria

Il disegno di legge per la concessione all'industria privata della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata da Bra ad Alessandria fu presentato alla Camera dei Deputati dall'onorevole Depretis, ministro dei lavori pubblici, il 10 aprile 1862. — Esaminato dalla Commissione composta dei deputati Pasini, Chiavarina, Pescetto, Borgatti, Robecchi Giuseppe, Pica, Briganti-Bellini, Coppino e Susani relatore, questi presentò la relazione alla Camera il 13 giugno 1862.

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 16 giugno 1862.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

All'onorevole Cadolini che aveva proposto la questione pregiudiziale:

NON ENTRERÒ a rispondere per minuto ai ragionamenti dell'onorevole Cadolini, perchè all'uno di essi implicitamente rispose l'onorevole presidente, osservando che l'ordine del giorno fu dalla Camera fissato in una delle precedenti tornate e che per conseguenza non sarebbe questione da rimettersi in campo. Tuttavia per mia parte dichiaro che, se la Camera crede di variare il suo ordine del giorno, perchè per avventura altre leggi le sembrano più urgenti, più importanti e degne di preferenza, io non ho la minima osservazione da fare in contrario.

legge ha previsto, sarà intrapresa ed alacramente condotta in questo stesso anno. Oltre di ciò il Governo non tralascerà di coltivare trattative per riuscire ad una più pronta e più vasta attivazione dei lavori.

Siccome poi il Ministero aveva annunziato che aveva aperte trattative con una grande casa bancaria e che aveva fondamento di credere che queste trattative sarebbero state coronate da una conclusione, così io non credo di poter fare miglior risposta all'onorevole Cadolini, se non annunziando alla Camera che mi onoro di deporre sul banco della Presidenza, la convenzione conchiusa coi signori Rothschild e Talabot, per la concessione delle strade ferrate nell'Italia meridionale ed in altre provincie dell'Italia superiore; fra le strade concesse evvi quella da Brescia a Cremona, che sicuramente interessa moltissimo l'onorevole Cadolini.

La pregiudiziale non è dalla Camera ammessa.

Discorso dell'onorevole Depretis, ministro dei lavori pubblici, in sostegno del disegno di legge :

DIRÒ brevemente le ragioni che hanno determinato il Governo a presentare questo disegno di legge.

Quando io giunsi al Ministero, trovai la pratica relativa a questa strada già avviata; non ho fatto per mia parte che compiere gli atti amministrativi onde fosse condotta a compimento. Degli argomenti che m'indussero a condurre a suo termine questa pratica e a presentarla alla sanzione del Parlamento, io ne esporrò alcuni brevemente alla Camera, poichè l'onorevole relatore ha già spigolato in modo il terreno, che assai poco mi rimane ad aggiungere.

Noti la Camera che l'idea di queste ferrovie non è nuova; ed il primo argomento che io ho trovato per la convenienza di adottare questo progetto fu questo: che una Società indu-

alla fortezza di Alessandria e che danno il mezzo di far accorrere con grande prestezza le truppe che possono essere disseminate in Italia verso questo principale centro strategico, sono tutte interessanti, e nel novero di quelle per le quali lo Stato può convenevolmente fare dei sacrifici.

Vuole la Camera un esempio? L'anno scorso si è votata la linea di Savona. Nel disegno ministeriale non era contemplata la linea da Cairo ad Acqui, che è appunto una di quelle che convergono alla città di Alessandria; ebbene, la Commissione della Camera, indi il Parlamento, riconoscendo la speciale importanza di quella linea, non solo l'hanno adottata, ma hanno votato per essa una speciale garanzia, giacchè nella legge sta scritto, per assicurarne la esecuzione, che a questa linea era garantito un *minimum* di prodotto lordo di 25,000 lire al chilometro. Lo stesso argomento, se fosse il caso di favore, varrebbe perchè si accordasse alla linea da Bra ad Alessandria; infatti dal bacino piemontese questo sarebbe uno dei raggi per accorrere dalle diverse provincie che stanno appiè dell'Alpi al punto strategico di Alessandria con tutte le forze che vi fossero disseminate.

Un'altra ragione, o signori. Nella legislazione, specialmente economica, è necessario procedere sempre con giustizia distributiva. Io ho veduto nella legislazione del nostro paese a diverse strade, sebbene importanti sotto certi aspetti, ma sotto altri di importanza assai mediocre, concedersi il favore, se così vuolsi chiamare, che lo Stato ne assumesse l'esercizio; sono circostanze analoghe alle attuali e che perciò possono invocarsi nella questione presente.

Ad esempio la linea Torre di Berretti. Lo Stato per rendere possibile la costruzione di questa linea (utile certamente, perchè tutta la bassa Lombardia, se vuole comunicare con Alessandria e con le valli del Tanaro e della Bormida, troverà grandissima convenienza a servirsene) sebbene sapesse che andava incontro ad una perdita, perchè non poteva

la produzione può crescere immensamente quando una strada ferrata concorra a sviluppare le risorse produttive di quelle colline.

Ora dunque nell'interesse del commercio interno del paese è questa una delle linee importanti. Non vi era pertanto ragione alcuna per cui si avesse a respingere una domanda fatta da numerosa popolazione a meno che non si dimostrasse che vi era per lo Stato un aggravio troppo forte, una perdita evidente, una di quelle perdite che non si possono riparare e che privano lo Stato di un più utile impiego delle sue rendite. Imperocchè, se si trattasse d'una perdita non grave, temporanea, che durerebbe per alcuni anni, per i primi anni dell'esercizio, per esempio, ma d'una perdita tale che noi potessimo aver la convinzione che sia coi vantaggi indiretti che lo Stato ricava dalla ferrovia, sia coi successivi aumenti del prodotto della linea, potrà lo Stato compensarsene, certamente non dobbiamo esitare a consentirvi. Nel valutare i sacrifici pecuniari che fa lo Stato non bisogna limitarsi ad un breve periodo di tempo; che non sarebbe ragionamento da buoni amministratori e da uomini di Stato, ma bensì da gretti conteggiatori, i quali vogliono valutare il vantaggio in lire, soldi e denari al momento in cui si fa un contratto.

Esaminiamo dunque questa questione del movimento della linea, dei vantaggi sperabili in compenso dei sacrifici che supponiamo lo Stato debba fare.

Ho già detto della densità della popolazione e dei prodotti d'esportazione di queste località; ma vi ha un'altra considerazione che vuole essere notata. Le abitudini delle popolazioni alle quali si accosta una ferrovia, debbono anche essere valutate.

Vi sono delle popolazioni, per le quali passa una strada ferrata, e prima che ne sentano il beneficio, prima che esse acquistino l'abitudine del viaggiare ci vuole un gran tempo; vi sono delle stazioni di strade ferrate che, se ne guardiamo

per chilometro, nel 1860 rese lire 17,600, nel 1861 ha reso lire 19,396 per chilometro. Io vedo in tutte le nostre linee di strade ferrate un aumento di prodotto sempre in progressione, per modo che mi persuado che noi non possiamo giudicare di questa linea dal prodotto attuale di quelle che non sono in eguale condizione; anzi dobbiamo credere che questa linea seguirà la legge che vediamo verificarsi in tutte le linee simili e che quand'anche si verificasse una perdita nei primi anni, questa verrebbe in seguito compensata.

Ma ne volete, o signori, un altro esempio? Scegliete la linea la più infelice di tutte, la linea di Bra. Ebbene questa linea nel 1859 ha reso 6100 lire il chilometro, nel 1860 lire 6600, nel 1861 lire 7600.

Sempre la stessa progressione. Volete l'esempio della linea d'Acqui che fu citata?

La linea d'Acqui nel 1859 ha reso 7100 lire, nel 1860 7500, nel 1861 8500.

Io potrei citarvi una quantità di questi esempi e dappertutto vedreste questo aumento nei prodotti. E notate che le spese d'esercizio non seguono proporzionalmente la progressione dei prodotti, anzi, se i prodotti aumentano come dieci, le spese non aumentano come sei. Dunque non possiamo giudicare dei sacrifici che farà la finanza pubblica con confronti presi dallo stato attuale delle cose e massime con confronti presi sulle altre linee; dobbiamo anzi confortarci vedendo la legge generale con cui si manifestano i prodotti delle strade ferrate, e sperare assai meglio dell'avvenire di questa linea.

Quanto alle spese di esercizio, se si vuol entrare in un conteggio per determinarne la vera somma, vi possono essere fra di noi idee divergenti, e non è in una discussione pubblica che potremo metterci d'accordo. Infatti io vedo l'onorevole Susani, assai competente in questa materia, non essere d'accordo con l'onorevole Valerio anch'esso espertissimo. Ma io piglio i fatti quali mi risultano da documenti

Dopo queste brevi dichiarazioni, prego la Camera a voler accettare il disegno di legge come fu presentato dalla Commissione ed accettato dal Ministero.

All'onorevole Valerio per pregarlo di non insistere nella proposta fatta d'invitare il Governo a trattare coi richiedenti la concessione sulla base di segnare un *minimum* al compenso attribuito al Governo per l'esercizio:

Io PREGO l'onorevole Valerio di osservare la condizione in cui si trova il pubblico credito attualmente, e di giudicare la questione sotto questo punto di vista.

Io sono andato ad una ipotesi possibile, quella della ferrovia di Bra. Ho supposto per un momento quello che sicuramente non può avvenire, che la ferrovia da Bra ad Alessandria dovesse rendere come la ferrovia da Cavallermaggiore a Bra, ed ho dimostrato quale enorme sacrificio farebbero i capitalisti se fosse adottata la legge, e se il reddito rimanesse entro quei limiti.

Ora l'onorevole Valerio dice: un *minimum* per le spese di esercizio sia riservato allo Stato. Sicuramente per essere coerente a questo sistema, l'onorevole Valerio vorrà che il *minimum* sia fissato sopra basi ragionevoli. Dunque esclude intieramente il mio sistema, che io dichiaro francamente alla Camera esser questo, che bisogna sottometterci a sacrifici che possono portare un onere allo Stato per alcuni anni, ma che dopo poco tempo saranno compensati, sicchè lo Stato non avrà fatto che alcune tenue anticipazioni, e, quello che meglio monta, avrà dotata, mediante questi piccoli sacrifici, di una buona strada ferrata una parte importante del regno.

Io dico francamente all'onorevole Valerio che è mia convinzione che i capitalisti non accetteranno questa condizione. Io so che molte volte i capitalisti ragionano a loro

modo; non serve dir loro: la strada è buona, verranno poi i compensi. Se facendo il confronto con una linea vicina essi vedono che nei primi anni il loro capitale produrrà soltanto il due o il tre per cento, come si potranno collocare le loro azioni? Questo è impossibile.

Lasciate dunque che i capitali trovino la possibilità di impiegarsi in questa speculazione, lasciate anche che lo Stato corra per i primi anni il pericolo di essere sottoposto a qualche sacrificio, se avrete, come l'ho io, e spero che l'avrà anche la Camera, se avrete la convinzione che i benefici diretti che avrà la ferrovia dallo sviluppo del suo movimento ed i benefici indiretti che ne ricaverà lo Stato dalla costruzione di essa, compenseranno le finanze dei sacrifici che avrà sopportati.

Votate, o signori, questo disegno di legge: in caso diverso, io lo dichiaro francamente, l'adozione dell'ordine del giorno quale fu proposto dall'onorevole Valerio, siccome naturalmente sarebbe inammissibile nella sua pratica esecuzione, avrebbe per conseguenza di rendere impossibile la formazione di una compagnia, epperciò renderebbe nullo e di niun effetto questo disegno di legge.

La proposta dell'onorevole Valerio è respinta e la Camera passa alla discussione degli articoli.

Seduta del 17 giugno 1862.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

All'onorevole Sineo il quale proponeva che, nel caso di costruzione di una ferrovia diretta da Milano a Cuneo, fosse concesso il passaggio alle locomotive della Società concessionaria di quella linea sul tronco da Alba a Cavallermaggiore con quei compensi che potrebbero essere dal Governo arbitrati nella proporzione della spesa fatta per la costruzione di quel tronco.

VERAMENTE io credo che i dubbi sollevati dall'onorevole Sineo non sussistano. Riguardo alle linee parallele non vi è soltanto l'atto di concessione che provvede, ma v'è anche la legge sulle opere pubbliche. Questa legge, alla quale si sono i concessionari soggetti, toglie qualunque dubbio a questo proposito, per modo che se le linee non corrono parallele alla distanza prevista dal capitolato, non sono minimamente vietate.

Quanto all'ultima proposta dell'onorevole Sineo, il quale voleva assoggettare (se tale è il suo emendamento, che ho letto così di volo) i concessionari della linea da Bra ad Alessandria a ricevere i convogli che provenissero da altra linea, per esempio, dalla linea da lui indicata da Milano a Cuneo, i quali convogli giungendo da Asti ad Alba, dovrebbero necessariamente percorrere il tronco da Alba a Bra per avviarsi poscia a Fossano, quanto a questa questione è in parte risolta dalla legge sulle opere pubbliche.

Veda l'onorevole Sineo l'articolo 229 della legge sulle opere pubbliche, ove è detto sotto quali condizioni si possano eseguire le diramazioni, e come debbano regularsi i rapporti fra i diversi concessionari pel servizio cumulativo.

Questi casi sono dunque previsti, e nessuno dei dubbi messi avanti dall'onorevole Sineo rimane senza la sua soluzione.

da Asti a Fossano, o non far altro che attraversare la linea attualmente in discussione?

In questo secondo caso io dico che la strada da Asti a Fossano può farsi, e che nessun ostacolo vi è frapposto dalla linea attuale...

Sineo. Mi basta! mi basta!

Depretis, *ministro dei lavori pubblici*... ed i convogli potranno direttamente percorrere la linea, osservate le prescrizioni della legge; ma se questa linea deve avere un certo percorso comune con quella che stiamo discutendo, evidentemente bisogna che pel tratto comune, come in generale pel servizio cumulativo, vi sia una convenzione in cui sieno regolati i rapporti delle due Società.

Presidente. Il deputato Sineo si accontenta di queste spiegazioni?

Sineo. Accetto la dichiarazione che in questo modo non viene impedita la costruzione di una strada che attraversi quella che attualmente si concede.

Sul seguente ordine del giorno proposto dagli onorevoli Briganti-Bellini, Luzi, Coppino, De Biasiis, Salvagnoli, Pantaleoni e Matteo Ricci:

La Camera invita il Ministero a volere adoperarsi perchè in ogni caso diventi possibile a chi voglia costruire strade ferrate per proprio conto, senza garanzia ed a parità di condizioni a quelle dell'attuale concessione, di poter farle esercire contro la cessione del 50 per cento del reddito lordo, e passa all'ordine del giorno.

QUANDO la Commissione ebbe la gentilezza di chiamarmi nel suo seno, mi si fece il quesito, se il Ministero sarebbe stato disposto ad usare lo stesso trattamento in casi identici a quello pel quale si è proposto che lo Stato assumesse l'esercizio al 50 per cento del prodotto lordo. Credo che a tale domanda nessuno potesse dare una risposta negativa ;

Io ho già avuto l'onore di dire che in questa parte dissento dall'onorevole Valerio, imperocchè, se questa linea fosse affatto secondaria, se fosse una linea in cui nulla di generale interesse potesse ravvisarsi, io non l'avrei nemmeno compresa nelle disposizioni di questo ordine del giorno.

Non essendovi adunque impegno assoluto da parte del Governo, non trattandosi che di una massima di equa amministrazione, io credo che non vi sia nessun male a che quest'ordine del giorno sia adottato dalla Camera.

All'onorevole Costa Antonio il quale domandava se nell'applicazione di siffatta massima rimarrebbe esclusa la Sardegna:

Io non ho escluso nessuna parte dello Stato per l'applicazione di questa massima, ho detto solamente che non eravi impegno assoluto, che il Ministero non aveva altro obbligo che di adoperarsi, là dove la regola proposta in questo ordine del giorno avrebbe probabilità di utile esecuzione; dimodochè, se nelle provincie meridionali, quando si concede una linea principale, si potrà convenire coi concessionari che si assumano l'obbligo di esercitare la tale o tale altra determinata diramazione col corrispettivo del 50 per cento del prodotto brutto, il Ministero si adoprerà per far accettare questa condizione, purchè, ben inteso, non rechi incaglio all'esecuzione della linea principale. Siccome poi ogni concessione di questa natura deve essere fatta per legge, il Ministero presentandone il progetto alla Camera dirà i motivi per cui avrà creduto di attenersi a questo o ad altro sistema.

Insomma l'ordine del giorno è accettato dal Ministero soltanto come una raccomandazione, non mai come un impegno assoluto, e soltanto come una norma da seguirsi per quanto le circostanze e gl'interessi generali del paese la rendano conveniente e possibile.

All'onorevole Valerio ancora sul significato di tale ordine del giorno:

PREGO l'onorevole Valerio di osservare che io non ho mai interpretato l'ordine del giorno in modo che dovesse significare nulla. Ho anzi chiaramente espressa la mia opinione sopra l'ordine del giorno in questo senso, che io lo riteneva come l'espressione di quella giustizia distributiva, dalla quale non debbono mai scostarsi gli atti del Governo. Io ho detto che l'accettava nei limiti del possibile, che l'avrei seguito tutte le volte in cui praticamente, a condizioni eguali, si sarebbe potuto applicare, e credo che, laddove il Governo altrimenti facesse, farebbe atto non solo d'improvvida amministrazione, ma ingiusto; e come tale degno della più severa riprovazione.

L'ordine del giorno è poi dalla Camera approvato.

Il disegno di legge fu approvato a scrutinio segreto in questa stessa seduta (Voti favorevoli 129, contrari 95). — Adottato dal Senato del Regno l'8 luglio.

(Legge 10 luglio 1862, n. 702).

Istituzione delle Casse di depositi e prestiti

Nella seduta del 17 giugno 1861 l'onorevole Bastogi, ministro delle finanze, aveva presentato alla Camera dei Deputati un disegno di legge per istituire Casse di depositi e prestiti nelle principali città del Regno; esaminato dalla Commissione composta dei deputati Di San Donato, Bonghi, Cassinis, Depretis, De Filippo, Mari, Colombani, Sanguinetti e Vegezzi Saverio relatore, fu da quest'ultimo presentata alla Camera la relazione il 14 giugno 1862. — All'onorevole Bastogi era succeduto il 8 marzo 1862 l'onorevole Sella nel Ministero delle finanze.

CAMERA DEI DEPUTATI

1^a Seduta del 4 luglio 1862.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

In principio della discussione l'onorevole Sella, ministro delle finanze, dichiarò accettare il disegno di legge quale era modificato radicalmente dalla Commissione. — Discorso dell'onorevole Depretis, ministro dei lavori pubblici, in difesa del disegno di legge proposto dalla Commissione, della quale aveva fatto parte prima di entrare nel Ministero.

Io PREGO la Camera di permettermi alcune considerazioni su questo disegno di legge del quale ebbi occasione di occuparmi in modo particolare, avendo fatto parte della Commissione incaricata di esaminarlo.

Io riconosco che questa è legge della massima importanza; ed io, e per aver fatto parte per lunghi anni della Commissione di vigilanza istituita nelle antiche provincie

potrebbero procedere bene se diversamente si facesse, e perchè i fondi dell'amministrazione militare non potrebbero essere versati in diverse Casse nello stesso tempo, e perchè i reggimenti non si possono reclutare d'individui appartenenti tutti ad una provincia o ad un'altra, e per altri simili motivi.

Per queste ragioni è impossibile, se non si vuol togliere alla Cassa il suo introito principale, di togliere al ministro delle finanze la suprema amministrazione della medesima, la valutazione complessiva di tutte le sue risorse, l'apprezzamento dei vari bisogni manifestati dalle domande di prestiti, e il giudizio di distribuzione degli prestiti secondo norme logicamente prestabilite.

Tutto questo è appunto previsto nel disegno di legge, e per me non vedrei possibilità di far la cosa diversamente.

Quando ci fossero diverse Casse nelle diverse parti dello Stato, esse non avrebbero eguale guadagno. Un guadagno, per esempio, delle Casse è sul deposito di cedole per parte degli appaltatori di opere pubbliche.

Da pochi anni a questa parte, con lo sviluppo che hanno preso le opere e le spese pubbliche, da un milione circa di di rendita depositata, valor nominale, si arriva oggi a sedici milioni, c'è un movimento annuo di molti milioni in rendite che si depositano appunto da intraprenditori di opere pubbliche e da altri contraenti con lo Stato.

Su queste rendite la Cassa fa un profitto molto considerevole, perchè si paga, e la Cassa non ha che a fare le operazioni di contabilità, di registrazione.

Questa principale risorsa dunque non andrebbe a ripartirsi egualmente sulle diverse Casse dello Stato, ma sarebbe concentrata in un luogo solo.

Le amministrazioni militari, che, come ho detto, pagheranno i $\frac{12}{100}$ delle risorse della Cassa, non possono conservare i loro rapporti che con l'amministrazione centrale dello Stato.

accentramento amministrativo con la terraferma? Ma io domando ai deputati della Sardegna, se essi abbiano mai trovato in pratica qualche inconveniente a che la Cassa dei depositi fosse una sola, e se non fu anzi un beneficio che se ne fosse fatta una sola; poichè, ove se ne fosse creata una per la Sardegna, questa non sarebbe certo riescita a produrre che una piccola parte di quel tanto di bene che ha fatto la Cassa centrale.

Io debbo dire ancora che quest'amministrazione, per il modo in cui procedette nelle antiche provincie del regno, ottenne elogi da tutti coloro che hanno potuto conoscerne gli andamenti.

Signori, la questione del personale è una questione assai grave. Quando voi avete un'amministrazione che funziona perfettamente; quando avete un impianto nel quale sono uomini che hanno diretto egregiamente un difficile e delicato servizio per molti anni di seguito, andate adagio prima di scomporre questa macchina ben ordinata, e non crediate di trovare facilmente il modo di comporre tante nuove amministrazioni da trasportarsi in altre parti del regno. Invece se estenderete l'azione di un'amministrazione già bene ordinata, già provata, perfettamente conscia del ramo che amministra, non ne avverrà che bene.

Io dico francamente alla Camera: approvando il disegno di legge quale fu proposto dalla Commissione e dal Ministero, col quale si viene ad estendere con quel maggiore discentramento, se così vuol chiamarsi, che è compatibile con la natura dei servizi affidati alla Cassa, ampliando la Cassa stessa, ma conservando la sua organizzazione attuale, che l'esperienza ha dimostrato ottima, io sono certissimo che la Cassa s'impianterà in tutte le parti d'Italia, e funzionerà egregiamente. Che se invece la Camera venisse nella determinazione di fondare tante amministrazioni autonome e diverse fra loro, e volesse quindi piantare tante diverse amministrazioni, le quali non procedendo da un centro unico

e da una direzione identica comincieranno a camminare per vie diverse, io dubito moltissimo che queste amministrazioni possano procedere senza che ne avvengano gravi disordini. Vengo infine ad una riflessione la quale deve stare al disopra di ogni altra.

Noi abbiamo bisogno di questa istituzione affinchè i corpi morali, i comuni e le provincie possano procurarsi il più prontamente possibile, i fondi per dar mano alle opere pubbliche. Voi avete un'amministrazione che per il passato ha fatto buona prova, che funziona bene, che, anche estesa, avete nove su dieci gradi di probabilità che funzionerà per eccellenza, ma volete compromettere il servizio gettandovi in un sistema nuovo? Almeno in via di esperimento non volete voi lasciare che questa amministrazione si organizzi e si estenda praticamente come avrebbe voluto l'onorevole Nisco, cioè che cominci a funzionare in tutta l'Italia? Se troverete in seguito degl'inconvenienti, se vedrete che la Cassa non può funzionare, sarete sempre a tempo a proporre delle variazioni, delle modificazioni, ma prima di toccare un'istituzione che funziona bene, credetelo pure, gli uomini pratici vanno molto a rilento, massime quando si tratta di una istituzione di credito.

Signori, si tratta di estendere a tutta Italia, con le modificazioni che sono volute dalle cambiate circostanze, una Banca di credito pei comuni e per le provincie, nell'intento di promuovere le opere pubbliche. Questo istituto, nelle provincie sulle quali adesso si estende la sua azione, produsse molto bene, e tutti ve lo possono attestare: voi potete verificarlo quando il vogliate. Una innovazione radicale, io che conosco l'amministrazione di quella Cassa, lo dico sinceramente, credo in coscienza che comprometterebbe grandemente i benefizi che molte provincie e molte popolazioni d'Italia attendono dall'attuazione e dall'adozione di questo disegno di legge. Io prego quindi la Camera a considerare la cosa principalmente sotto il punto di vista pratico che

io ho indicato, e a voler quindi acconsentire che la Cassa possa estendere su tutto il paese i benefici che prima ha sparso nelle antiche provincie del regno.

Seduta del 5 luglio 1862.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

Dopo che l'onorevole Crispi si era opposto alla chiusura della discussione sull'articolo 1°, l'onorevole Castellano propose come emendamento un articolo sostitutivo, inteso a far pubblicare in tutto il Regno la legge del 30 giugno 1857 che istituiva nelle antiche provincie la Cassa Depositi e Prestiti, sospendendo intanto ogni discussione sia sul primitivo disegno di legge del Ministero per l'istituzione di parecchie Casse di Depositi e Prestiti, sia su quello della Commissione accettato dal ministro Sella, che avrebbe voluto accentrarne le funzioni in una sola Cassa. L'onorevole Allievi proponeva di sospendere ogni deliberazione per prendere in nuovo esame il progetto. L'onorevole Depretis sostiene la necessità di una pronta determinazione:

BISOGNA che la Camera mi permetta ancora alcune osservazioni sulla questione che si è agitata ieri.

Si è parlato molto di centralizzazione e di decentramento. Mi permettano coloro che hanno fondato il loro ragionamento sopra questa idea che io dica loro la mia opinione.

Io credo che ci sia stata veramente una confusione di idee nell'uso di quelle parole.

Qui non è questione di centralizzazione o di decentramento: è questione di unificazione, o signori. Il Ministero sostiene il suo progetto perchè crede che le funzioni esercitate dalla Cassa per la sua natura siano tali che non possano essere disimpegnate che dal potere centrale, come dimostrerò in seguito.

Crispi. La giustizia è discentrata.

Depretis, ministro dei lavori pubblici. Domando perdono. Dipende sempre però dal Ministero della giustizia che ne ha l'indirizzo superiore. L'amministrazione della giustizia poi di sua natura ha da essere divisa in varie parti, ma il debito pubblico, può l'onorevole Crispi discentrarlo? Ora io credo di poter dimostrare che questa non è che una parte del debito dello Stato sotto forma speciale. Su questo non havvi il più piccolo dubbio, e sfido a trovarmi un esempio di una Cassa di depositi avente le funzioni di quella che si tratta ora d'istituire, la quale non sia considerata come una parte del debito pubblico dello Stato. Qui dunque non si tratta nè di centralizzazione, nè di assorbimento.

Se c'è una materia nella quale la centralizzazione ha meno che fare, è appunto quella che si riferisce all'amministrazione della Cassa dei depositi e prestiti.

Del resto l'onorevole Allievi diceva egregiamente che questa è una questione tutta pratica, e che non si può se non praticamente risolvere. Sono perfettamente d'accordo in questa parte coll'onorevole Allievi, e se avessimo lungo tempo avanti a noi, se potessimo fare una discussione seria e completa, che non si può fare, permetta la Camera che lo dica, se non nell'intima e prolungata discussione della Commissione; se non avessimo, dico, il tempo che stringe ed il bisogno urgente di pubblicare questa legge, io ho pienissima fiducia che dalla discussione non potrebbe che sortire ribattezzato il sistema unificatore, non centralizzatore, adottato dal Governo.

Per dare tuttavia un'idea dell'organismo di questa Cassa, e credendo che il conoscere il modo con cui la Cassa funziona gioverà a dissipare alcuni dubbi che possono essere nell'animo dei deputati che noi vogliamo il discentramento, esaminiamo brevemente in che modo funziona la Cassa.

La Cassa fa due operazioni: depositi e prestiti. Quanto ai depositi, per le disposizioni delle leggi, sappiamo che si fanno

Ora questa distribuzione non può farsi che in un centro comune; farla altrove non si potrebbe senza produrre un disordine nell'amministrazione, senza dimenticare tutte le norme di una buona amministrazione.

Ma quanto a coloro che domandano prestiti, riesce forse di danno l'avere l'amministrazione riunita piuttosto che divisa? Per nulla, signori; chi domanda un prestito non si muove dal posto; un comune, una provincia, quando ha fatta la sua deliberazione la trasmette nelle vie regolari stabilite dalla legge; se viene accordato l'imprestito, non c'è bisogno di alcun altro atto o controllo, il pagamento si fa dalla rispettiva tesoreria di circondario per modo che, siccome in questa parte tutte le funzioni si fanno sul luogo, ciò equivale al decentramento nel suo più largo significato.

Essendo le cose in questi termini, a che cosa servirebbe, o signori, la divisione della Cassa in più sedi? Tale divisione non può avere che l'utilità di stabilire più vicino ai luoghi d'onde partono le domande, dei consessi che possano conoscere meglio i bisogni ai quali devesi provvedere coll'imprestito.

Ora a questo si provvede con quella Commissione permanente stabilita presso ciascuna direzione del debito pubblico nelle varie parti dello Stato; in questa parte, mi permettano gli onorevoli contraddittori, ed il progetto del Ministero, ed il progetto dell'onorevole Bastogi, e qualsivoglia altro progetto potesse venire adottato, io credo non potrebbe essere nè più semplice, nè migliore di questo.

Consistendo, come ho detto, in questa semplice operazione tutto il meccanismo della Cassa, esaminiamo la questione se possano tuttavia ripartirsi le operazioni della Cassa nelle diverse sue sedi, se cioè gli enti che entrano e formano oggetto dell'amministrazione della Cassa siano di tal natura da potersi amministrare altrove che nella sede dell'amministrazione centrale dello Stato.

Qual'è lo scopo primiero della Cassa, dalla sua origine la più antica sino a noi? Quello di trovare un asilo pei

ed alla vigilanza sovr'essi, poichè deve rispondere in nome dello Stato della conservazione di questi valori medesimi.

Una voce a sinistra. E le surrogazioni militari?

Depretis, *ministro dei lavori pubblici.* Verrò anche a queste: una cosa per volta.

Quanto alle surrogazioni militari, vedano in che condizioni sono i surrogati militari.

La legge determina il prezzo delle surrogazioni militari; obbliga il surrogante a depositare quella somma nella Cassa di depositi; la cartella passa presso l'amministrazione del reggimento, e gl'interessi del deposito sono sborsati direttamente agl'interessati, come aumento di paga, dall'amministrazione della guerra.

Ora io domando se l'onorevole mio collega ministro della guerra consentirebbe a dover trattare, pei fondi che costituiscono la dotazione dell'armata, data la tendenza ad istituire molte amministrazioni autonome, con le amministrazioni dei sub-centri che non fossero sottoposte direttamente all'azione del potere centrale dello Stato.

Io credo che ricuserebbe, e che uno dei primi atti a cui sarebbe tenuto dal suo dovere di tutelare gl'interessi dell'armata, sarebbe, quando non si adottasse il sistema proposto dal Governo e dalla Commissione, quello di presentare immediatamente una legge per fondare una Cassa nella quale fossero impiegati i denari che servono alla dotazione dell'armata, e massime i denari che servono alle surrogazioni militari.

Del resto, o signori il soldato il quale ha questo credito verso lo Stato percepisce un interesse moderatissimo, percepisce il 4 per cento, quando gl'impieghi del denaro sono ad un saggio molto maggiore. Egli quindi debbe avere almeno la sicurezza del suo credito. È lo Stato che è debitore verso il soldato, è il Governo centrale che deve risponderne, che ha il dovere di vegliare all'impiego di questi fondi.

Volete voi ammettere il principio che poteri secondari, che un sub-centro, che i Consigli provinciali, che dei corpi anche diversi dallo Stato ed aventi una propria esistenza possano avere l'amministrazione di questi fondi? Ma questo sarebbe assurdo. Chi andasse a proporre in Francia di affidare ad amministrazioni all'infuori di quella dello Stato quanto costituisce il cospicuo fondo della dotazione dell'armata, permettetemi di dirlo, quegli farebbe ridere, tanto è cosa inconcepibile.

Così dicasi dei fondi dell'amministrazione militare. I reggimenti depositano l'eccedenza temporanea dei loro fondi nella Cassa dei depositi. Ora vorreste voi che il ministro della guerra consentisse questo deposito a Casse che non siano sotto la diretta azione del Governo?

Per me credo che questi argomenti siano di una certa importanza.

Qui si tratta di funzioni che per la loro natura sono riservate essenzialmente allo Stato, che costituiscono una specie particolare di debito pubblico; e del debito pubblico deve rispondere solo l'amministrazione centrale. Il debito pubblico, come dissi, non si può spezzare in più parti, come non si può spezzare in più parti l'esistenza e l'unità dello Stato.

Farò ancora due riflessioni.

Naturalmente se si dividesse l'amministrazione della Cassa dei depositi e dei prestiti, crescono le spese. Ora le spese di quest'amministrazione si mantengono miracolosamente miti. Io invito gli onorevoli deputati tutti ad esaminare i rendiconti della Cassa ed a vedere in quali proporzioni queste spese si sieno mantenute e come prontamente abbia potuto costituirsi un cospicuo fondo di riserva. Ora, facendo varie amministrazioni, oltrechè sarà molto difficile (come ho dimostrato ieri) che le possiate fare abili, sicure, come merita il difficile e geloso incarico che volete loro affidare; oltre a questo esse saranno innancabilmente

più costose. Ma qui vi è implicata una questione di alta amministrazione. Che vuol dire un aumento nelle spese di amministrazione, trattandosi della Cassa dei depositi e prestiti? Vuol dire una delle due cose seguenti: o una diminuzione nell'interesse che corrispondete ai depositanti, ad interessi tutelati dallo Stato, cioè alle persone che sono costrette dalla legge a fare il deposito in quella maniera e ad accontentarsi di un più modesto interesse; ed io veramente non ho il coraggio di andare a diminuire ancora il frutto del 4 per cento che si dà al soldato; oppure far pagare qualche cosa di più a chi? Ai comuni, alle provincie, alle opere pie. E cosa vuol dire far pagare di più d'interesse? Vuol dire creare una difficoltà maggiore a soddisfare a quei bisogni a cui precisamente dovrebbe provvedere la Cassa.

Signori, anche questo a me pare un argomento di una certa importanza, tanto più se riflettete che avete un'amministrazione già ordinata, poco costosa, la quale può adempiere egregiamente ai bisogni della Cassa.

Io per me dichiaro che sono disposto ad accettare la proposta dell'onorevole Castellano inquantochè mi dà mezzo di far funzionare la Cassa; ma se ad alcuno paresse che questa proposta non potesse accettarsi, allora il Ministero accetterebbe quella della Commissione, e non altra.

Con un altro progetto il Ministero non ha la persuasione che la Cassa possa funzionare lodevolmente, anzi crede che sarebbe guasta fra breve l'amministrazione, e che non vi sarebbe modo di procedere regolarmente. Ora in che posizione ci troviamo noi? Nella posizione di dover provvedere urgentemente, immediatamente, perchè la Cassa possa estendere la sua azione a tutto il regno. Havvi una grande quantità di comuni, vi sono parecchie provincie che hanno bisogno estremo di questo aiuto della Cassa, hanno bisogno di poter fare imprestiti, e la Cassa ha mezzi da concederli questi imprestiti; ma per ordinare il servizio

2ª Seduta del 30 luglio 1862.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

All'articolo 1º che istituiva Casse di depositi e prestiti nelle città di Firenze, Milano, Napoli, Palermo e Torino, colla Cassa centrale nella capitale, era stato adottato un emendamento dell'onorevole Nisco, per aggiungere Bologna a queste città. L'onorevole Casaretto proponeva di aggiungere anche Genova. L'onorevole Depretis, ministro dei lavori pubblici, osserva:

HO DOMANDATO la parola solamente per rilevare una espressione dell'onorevole Casaretto.

Egli fonda il suo ragionamento, come la massima parte di coloro che non hanno studiato a fondo questa questione, su questo punto, che conviene moltiplicare le Casse per avvicinarle ai depositanti.

Questo è il ragionamento dell'onorevole Casaretto. Ebbene, io prego l'onorevole Casaretto di notare che qualunque sia la moltiplicazione delle Casse, se ne mettesse anche una per ogni Corte d'appello, per ogni capoluogo di prefettura, non si avvicinerebbero mai nè punto nè poco ai depositanti.

Questi fanno i loro depositi presso le sotto-prefetture e le tesorerie d'ogni capoluogo di circondario, cosicchè sotto il punto di vista dei depositi non è punto importante di moltiplicare le Casse.

Io ho già spiegato ampiamente la mia opinione sopra gli uffici ed il meccanismo della Cassa quando venne la prima volta in discussione questa materia, per modo che non credo utile d'insistere in questo momento.

Vi saranno altri argomenti per accrescere il numero delle Casse speciali; ma io non voglio parlarne, finchè non abbia

visto come escirà dalla discussione l'articolo 1, in cui sta racchiuso il sistema della legge. Quando sarà esaurita la discussione e saranno votate tutte le parti dell'articolo 1, allora mi pronunzierò pure su questa materia. Ma, quanto ai depositanti, stia pur tranquillo l'onorevole Casaretto che il mettere una Cassa a Genova non porterebbe loro molto vantaggio. Forse ci sarebbe stata un'utilità pei depositi privati fatti direttamente alla Cassa, coll'interesse, se ben mi ricordo, del due per cento.

Ma siccome questa parte di depositi che, dopo la nuova legge, si fanno del resto dappertutto, è di tanto diminuita da non rimanerne più oramai che un'ombra, perciò io devo conchiudere che la proposta dell'onorevole Casaretto, in quanto all'interesse dei depositanti, non può avere, generalmente parlando, alcuna utilità.

1ª Seduta del 31 lugl'ò 1862.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

In risposta all'onorevole Torrigiani, che combatteva la seconda parte dell'articolo 1º intesa a dare titolo ed ufficio di Cassa centrale alla Cassa della capitale:

Io DIRÒ brevissime parole con la lusinga che, se ci pensa un momento, l'onorevole Torrigiani vorrà cambiare avviso.

Egli deve considerare che questa Cassa centrale non ha niente di esorbitante, niente di assorbente, nessuno di quegli inconvenienti che egli teme; è solamente una Cassa nella quale si versano alcuni depositi di una data specie e di loro natura tali che non possono essere con vantaggio dello Stato spezzati e suddivisi nelle diverse Casse le quali si vogliono con questa legge istituire in varie principali città del regno.

Le principali fonti dalle quali provengono gl'introiti della Cassa dei depositi sono le surrogazioni militari e le amministrazioni militari.

Sopra 15 milioni di depositi esistenti attualmente, 12 milioni all'incirca appartengono a queste due categorie. Pensi un momento a questo fatto l'onorevole Torrigiani, e vedrà che non può farsi diversamente.

Vuole egli scentralizzare l'amministrazione dell'esercito? Ma questa cosa è impossibile. (*Il deputato Fenzi fa segni di diniego*). Pure, me lo permetta l'onorevole Fenzi, quando si versassero questi fondi nelle diverse Casse, nei rapporti con le amministrazioni militari, bisognerebbe sempre che ci fosse un centro unico per l'amministrazione militare che stesse in corrispondenza con le diverse Casse.

Ora l'amministrazione militare, se deve funzionare regolarmente, bisogna che trovi un centro anche presso il ministro delle finanze.

Comprenderà l'onorevole Torrigiani che l'esercito ha bisogno di avere un'unica contabilità, e che d'altra parte il ministro delle finanze, il quale è responsabile di questi fondi nell'interesse dello Stato, deve averne il complesso sotto la sua immediata ispezione, quantunque in fatto i fondi rimangano divisi, poichè non c'è materialmente alcuna accumulazione.

Dunque non ci sono pericoli di centralità. Invece sarebbe un grandissimo inconveniente se, per amore dell'autonomia delle Casse, si venissero a spezzare questi fondi, e suddividendoli, come sarebbe l'intenzione dell'onorevole Torrigiani, e come credo sia anche quella dell'onorevole Fenzi, si venisse a stabilire una ineguaglianza nelle Casse a danno appunto delle ripartizioni degli imprestiti e con pregiudizio della regolarità dei rapporti fra il ministro della guerra e l'amministrazione delle finanze.

Questo è l'argomento principale; del resto si osservi in che consistono gli altri proventi della Cassa. Vi sono le

degli uffizi d'intendenza (ora non sono più intendenze), e le restituzioni si operano tanto dalle stesse amministrazioni, quanto per mezzo delle tesorerie provinciali (che sono le tesorerie di circondario). » Si presentano adunque le domande per restituzione nel rispettivo circondario, e l'estinzione di questo debito si opera dalle rispettive tesorerie per modo che il sistema col quale le Casse funzionano, e non potrebbero altrimenti funzionare, esclude assolutamente il dubbio che suggeriva l'emendamento dell'onorevole Nisco.

Spero che queste mie osservazioni abbiano dimostrato non sussistere il pericolo, che l'onorevole Nisco intendeva prevenire col suo emendamento.

All'onorevole De Cesare, il quale chiedeva se le disposizioni della legge non incontrassero ostacoli nelle leggi, negli statuti e regolamenti militari in quanto alla ricognizione dei depositi fatti in qualunque Cassa per cambi militari:

È QUELLO che si pratica adesso, e non incontra il minimo ostacolo, perchè quando all'amministrazione militare risulta che è fatto il pagamento della surrogazione, è tutto finito. Sa come si fanno i contratti delle surrogazioni? Si fanno avanti all'autorità militare; bisogna, se non erro, far constare, all'atto in cui si fa il contratto di surrogazione, di avere effettuato il deposito; ora l'autorità militare, quando le risulta che è fatto il deposito, siccome essa ha la sua azione e le sue corrispondenze direttamente coll'amministrazione delle finanze, purchè una tesoreria dello Stato, dipendente dal Ministero delle finanze, abbia registrato e spedito quietanza del pagamento fatto, l'amministrazione militare non ha più obbiezione a fare sulla regolarità del deposito. A suo tempo le viene poi spedita la cartella di deposito, come si fa coi privati. Questo si pratica giornalmente.

2ª Seduta del 31 luglio 1862.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

Sull'articolo 15 relativo all'impiego delle somme depositate in prestiti ai Comuni e alle Provincie per opere di pubblica utilità e per l'estinzione di debiti contratti ad onerose condizioni. — All'onorevole Castellano che proponeva di togliere dall'articolo le parole: *contratti ad onerose condizioni*.

PREGO l'onorevole Castellano di notare che le diverse specialità d'impieghi dei fondi delle Casse dei depositi determinati dalla legge hanno diverse gradazioni d'importanza fra di loro.

Lo scopo principale della legge è quello di favorire le opere pubbliche. E infatti la prima Cassa istituita aveva quest'unico scopo. In seguito si estese la facoltà di fare prestiti ad altri scopi, e fra questi all'estinzione dei debiti comunali.

Su questa specie d'impiego dei fondi la legge detta alcune norme, e pone delle restrizioni, ma con ciò non si viola la libertà comunale. I comuni possono pretendere di disporre liberamente dei beni e redditi propri. Ma nel caso attuale, essendo utile lo stabilire una ragione di preferenza, non è il caso di parlare di libertà comunale per disporre di fondi altrui.

Del resto, se noi stabilissimo che un comune, il quale ha un prestito a condizioni non onerose, potesse servirsi dei fondi della Cassa dei depositi a condizioni più onerose di quelle del suo debito attuale, allora, signori, noi verremmo a togliere questi fondi ad un impiego utile per consacrarli ad un impiego non solamente inutile, ma dannoso.

1ª Seduta del 1º agosto 1862.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

All'articolo 20 il quale dispone che gli amministratori delle Casse ogni due mesi mandino alla Cassa centrale, per essere sottoposti al ministro delle finanze, la situazione dei depositi, le domande di prestiti, le richieste di assegnazioni, e le proposte d'impiego dei fondi giacenti. — Spiegazioni all'onorevole Mancini il quale nel proporre la presentazione di tali prospetti riassuntivi ad *ogni mese* invece che *ogni due mesi*, diceva che il ministro Dépretis aveva in un colloquio privato acconsentito a tale proposta:

ORA MI sovviene quello che avrò probabilmente detto all'onorevole Mancini. Io dissi che, chiamato in seno alla Commissione per prendere parte alla discussione delle modificazioni proposte dal deputato Allievi, quando si venne a questo punto, a me è venuto il pensiero di suggerire alla Commissione se non sarebbe stato più conveniente che questi prospetti riassuntivi degli imprestiti a farsi, cioè dell'impiego dei fondi, delle somme disponibili giacenti presso ciascuna Cassa, se non si sarebbero potuti inoltrare ogni mese.

Mi pareva che in questo modo si sarebbero fatti aspettare meno alcuni di quelli che avevano bisogno di ricorrere per imprestiti alla Cassa.

Ma la Commissione mi ha osservato che si tratta appunto di conservare sopra gli atti del Ministero il controllo della Commissione parlamentare, nel quale controllo, soprattutto, il deputato Allievi metteva una grandissima importanza.

Veda l'onorevole Mancini che in questo punto fu introdotta una modificazione di un certo rilievo tra la di-

Spiegazioni dell'onorevole Depretis all'onorevole Restelli che domandava al Governo esplicite dichiarazioni:

SE PERMETTE, darò una spiegazione sul significato che il Ministero attribuisce a questa proposta ed in quale senso può accettarla.

Il Ministero, se deve credere che gli amministratori da lui nominati non vorranno far proposte e poi dipartirsene, che vorranno quindi attenersi a quelle norme di leale amministrazione, cui deve attenersi ogni impiegato dello Stato; ed agire secondo le viste del Governo, in questo senso non può esservi difficoltà di accettare la proposta; la questione non sarebbe che d'interna amministrazione, e quindi di nessuna rilevanza. Ma, per essere schietti, se la Camera crede che, votandosi questo articolo, debbano gli amministratori avere *de iure*, la facoltà di mutare le loro proposte e dipartirsene, e di fare diversamente da quello ch'essi medesimi hanno indicato, il Governo in questo senso, siccome la proposta sarebbe poco meno che assurda, e, come ha detto il ministro per le finanze, anche immorale, non la potrebbe accettare.

È approvata la formula proposta dalla Commissione, colla seguente aggiunta proposta dagli onorevoli Mancini e Pessina:

Per la validità di queste deliberazioni non è necessaria l'approvazione del ministro delle finanze.

Sulle disposizioni transitorie. — Agli onorevoli De Cesare e Mancini intorno al Banco di Napoli:

BISOGNA che io faccia notare agli onorevoli De Cesare e Mancini che quando si è esaminata questa legge in seno

quelle istituzioni governative che facevano *identiche* operazioni.

Ora esaminiamo se v'è identità d'operazioni fra quelle che sono fatte da una parte dalle Casse di depositi, e dall'altra dal Banco di Napoli. Mi permetterò, per esser breve, di esaminare le operazioni che fa la Cassa dei depositi e prestiti.

Le Casse di depositi, come si dice all'articolo 8, ricevono danaro a titolo di deposito fruttifero, non altrimenti. Ora riceve il Banco di Napoli denaro a titolo di deposito fruttifero? No; dunque non c'è identità d'operazioni. Le Casse ricevono in deposito titoli di rendita pubblica, o di rendite dei comuni e altri corpi morali. Ma in che modo si fa questa operazione presso la Cassa di depositi e prestiti? Si fa senza anticipazione, senza sovvenzione da parte della Cassa, anzi contro un corrispettivo pel deposito stesso, che così è un deposito nello stretto rigore della parola. Si fanno depositi simili presso il Banco di Napoli? No. Identica operazione si fa pei buoni del tesoro che si lasciano in deposito presso la Cassa. Lo stesso dicasi per quanto concerne il deposito di azioni di Società anonime od in accomandita.

Riguardo agl'imprestiti che fa la Cassa, sono limitate le categorie di persone civili alle quali si possono fare imprestiti, sono limitati gli scopi e sono anche limitate le condizioni. Il Banco di Napoli fa imprestiti di questa maniera? No. In ultimo nel progetto Bastogi all'articolo 8 era detto che « si riceveranno in deposito cambiali ed altri titoli commerciali di qualunque genere; » e siccome difficilmente era concepibile che il deposito di cambiali fosse fatto a titolo di puro deposito nel senso rigoroso della parola, e siccome ciò presentava inconvenienti amministrativi di varie specie, la Commissione ha esclusi questi depositi e limitate a questo riguardo le operazioni della Cassa.

Con la redazione proposta dalla Commissione, la quale ha limitato il numero e la qualità degli stabilimenti a cui do-

Presentato al Senato un nuovo disegno di legge il 24 novembre 1862 dall'onorevole ministro delle finanze, Sella, fu riferito dall'onorevole senatore Ceppi il 21 aprile 1863 e discusso ed approvato da quel Consesso nelle tornate 23 e 24 aprile.

Al Gabinetto Rattazzi, di cui faceva parte l'onorevole Depretis, era succeduto l'8 dicembre 1862 il Gabinetto Farini ed a questo il Gabinetto Minghetti il 24 marzo 1863. — All'onorevole Depretis era succeduto l'onorevole Menabrea nel Ministero dei lavori pubblici.

Presentato alla Camera dei Deputati il 25 aprile 1863 dall'onorevole Minghetti presidente del Consiglio, ministro delle finanze, il disegno di legge approvato dal Senato, fu esaminato dalla Commissione composta dei deputati Di San Donato, Bonghi, Cassinis, De Filippo, Mari, Vegezzi Saverio, Colombani, Sanguinetti e Depretis il quale presentò alla Camera il 12 maggio 1863 la seguente relazione:

SIGNORI! — Vivamente reclamato da molte parti del regno, ritorna innanzi a voi il disegno di legge per la istituzione delle Casse dei depositi e prestiti.

La vostra Commissione non crede di farvi la esposizione delle varie fasi per le quali è passato questo importante schema di legge, chè al certo ognuno di voi le rammenta, dirà solo che il progetto da voi adottato nella seduta del 2 agosto del passato anno non potè essere accolto in tutti i suoi principii e in tutte le sue disposizioni nell'altro ramo del Parlamento.

Il concetto, che diremo fondamentale, che prevalse nell'altra Camera era manifestato dal suo Ufficio centrale allorchè da un lato sosteneva siccome nell'ordinamento di così importante ed utile istituzione per tutto il regno convenisse allontanarsi il meno possibile da quelle basi che già ottennero una sanzione parlamentare con le leggi del 30 giugno 1857 e 11 febbraio 1859 per la ricostituzione di

diverse modificazioni alle quali annuiva il Ministero ed ottennero la sanzione dell'altra Camera. Sostanzialmente anche in tal modo modificato, il progetto che vi è sottoposto si accosta a quello che la vostra Commissione vi presentava nella seduta del 17 giugno dell'anno passato.

La vostra Commissione, o signori, ha notato le differenze tra il progetto che vi è in oggi presentato e quello che voi approvaste nella seduta del 2 agosto. Queste differenze sono abbastanza notevoli; tuttavia, a giudizio della maggioranza de' vostri commissari, esse non sono tali da differire ulteriormente il beneficio che le popolazioni aspettano da questa istituzione.

Parve alla maggioranza della vostra Commissione che un'alta convenienza politica dominasse la questione che si è agitata e si agita in questa come in altre leggi, quella cioè di un maggiore o minor decentramento amministrativo. Importa che le opere pubbliche, e massime le comunali e provinciali, siano sviluppate su larga scala in tutto lo Stato, per affrettare quei risultati che sono la conseguenza naturale, ma talora non abbastanza sollecita delle accresciute ricchezze. Ora a questo fine mezzo potente e sperimentato si è l'aiuto di questa istituzione delle Casse dei depositi e prestiti. Questa considerazione dovrebbe, a giudizio della vostra Commissione, dominare tutte le altre, ed è in questa credenza e nella fiducia di averla comune con voi ch'essa vi propone di approvare la legge senza alcuna modificazione.

Nella seduta del 13 maggio 1863 il disegno di legge fu senza discussione approvato anche dalla Camera dei Deputati. (Voti favorevoli 195, contrari 12).

(Legge 17 maggio 1863, n. 1270).

Convenzione pel servizio postale e commerciale di navigazione tra Ancona ed Alessandria d'Egitto

Il disegno di legge per approvare tale convenzione, proposto il 31 gennaio 1862, dall'onorevole Peruzzi, ministro dei lavori pubblici, fu esaminato dalla Commissione composta dei deputati Pepoli, Conti, De Cesare, Mari, D'Ayala, Susani, Marliani, Scocchera e Vacca relatore, questi riferì alla Camera l'11 aprile 1862.

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 5 luglio 1862.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO

In principio della discussione l'onorevole Macchi accenna ad una nuova offerta presentata e chiede che essa sia rinviata all'esame della Commissione. — L'onorevole Massari domanda spiegazioni su questa offerta agli onorevoli Peruzzi e Depretis; e questo quale ministro dei lavori pubblici risponde:

NON CREDO che l'onorevole mio antecessore potrebbe dare informazioni precise sulla proposta a cui ha accennato l'onorevole Macchi, cioè sulla proposta recente, se non erro, del signor Moore...

Macchi. Precisamente.

Depretis, ministro dei lavori pubblici. Io dirò alla Camera che di queste proposte, alla vigilia della discussione di un disegno di legge come l'attuale, me ne giunge ordinariamente qualcuna, e credo che lo stesso sia sempre avvenuto anche ai ministri precedenti.

In fatto di servizio postale marittimo mi furono presentate varie proposte due delle quali parlano del progetto in discussione. Me ne furono anche presentate delle altre, e su di esse non vi sono stati che principii di trattative col Ministero, senza venire ad alcuna determinazione.

Fra le proposte più recenti una è del signor Moore, il quale ha rinnovata una sua proposta con un foglio litografato, nel quale è scritto a penna quanto si riferisce all'Italia, per modo che mi pareva fosse preparato per più parti del mondo. Con questo non voglio dire che non sia una proposta seria.

Quanto alle altre proposte che furono presentate in questi giorni, il Ministero ha chiesto informazioni sulla serietà delle proposte, ha indagato se i proponenti potrebbero fare i depositi per dar consistenza ai loro progetti, ma fino ad ora nulla di concludente ho ottenuto, come potrò spiegare alla Camera.

Debbo aggiungere che oggi stesso mi fu presentata una lettera relativa ad una di queste ultime proposte; la lettera ha la data del 5 luglio, ed io non ho ancora avuto il tempo di leggerla, poichè appena l'ho ricevuta, c'è stato Consiglio dei ministri, poscia sono venuto alla Camera, e a dir vero credeva che la legge che si trovava in discussione occupasse tutta la tornata. Però, se la Commissione lo crede, io potrei rimetterle tutte le carte che si riferiscono a queste proposte, che ho portate con me, e se la Camera acconsente di rimandare questa discussione a lunedì, la Commissione potrebbe prenderne cognizione; in caso diverso io ne farò relazione alla Camera.

Indi soggiunge:

SOLAMENTE vorrei dichiarare alla Camera che qualunque sia il conto che si possa fare delle proposte a me pervenute quando questa legge apparve all'ordine del giorno,

sua proposta, saranno combattuti da quelli che vorranno respingere queste sue proposte ed approvare la legge.

Avverto quindi che c'è questa grave differenza fra le due proposte e perciò pregherei la Camera a risolvere innanzi tutto la proposta dell'onorevole Macchi.

All'onorevole Bixio:

Lo STATO ed il signor Palmer hanno fatto fra loro un contratto.

Il signor Palmer ha guarentito la sua stipulazione col deposito d'un mezzo milione, ed il contratto comincia ad aver effetto nelle sue pratiche conseguenze cinque mesi dopo l'approvazione fatta per legge della convenzione medesima. Crede l'onorevole Bixio che sarebbe ragionevole il mettere il signor Palmer in questa singolare condizione che egli dovesse lasciare un mezzo milione in deposito a disposizione del Governo ed aspettare fin quando piacesse al Parlamento di discutere la sua proposta? No, o signori, se si adottasse un simile espediente non so chi verrebbe ancora a stipulare contratti con lo Stato. Evidentemente bisogna risolvere la questione; essa del resto è abbastanza grave e non deve rimanere sospesa.

Gli stessi ragionamenti messi avanti dall'onorevole Bixio dimostrano quanto importi entrare nel merito della questione e risolverla. Bisognerà quindi entrarvi e francamente, perchè tutto quello che si riferisce alla marina è materia troppo grave per potervi passar sopra leggermente, e formar soggetto di controversie cavillose, da avvocato, come suole qualche volta sfuggire all'onorevole Bixio.

Quando entreremo nella discussione io mi riservo di dire come io consideri questa questione, quale sia la mia opinione; la Camera poi deciderà la controversia secondochè essa crederà meglio nell'interesse della cosa pubblica; ma io la prego

di riflettere che non si può ammettere un proposta sospensiva, la quale fa al contraente una posizione che onestamente non gli si può fare.

Seduta del 7 luglio 1862.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

L'onorevole Bixio presenta il seguente ordine del giorno :

La Camera non crede di poter discutere il progetto di convenzione postale fra Ancona ed Alessandria d'Egitto, se prima il Consiglio del contenzioso diplomatico non ha emesso il suo parere sulla questione internazionale contemplata nel progetto ed, in attesa, passa all'ordine del giorno.

QUI la Camera vede agitarsi innanzi a sè due diverse questioni, una pregiudiziale, l'altra sostanziale e sul merito. La questione pregiudiziale è quella che formò oggetto delle prime osservazioni dell'onorevole Bixio, il quale diceva esservi irregolarità nel disegno di legge, il signor Palmer non esser cittadino dello Stato, essere desso suddito inglese, non poter esser quindi proprietario di bastimenti da coprirsi con la bandiera nazionale; nel nostro paese la legge marittima volere che i bastimenti che portano bandiera nazionale siano nella totalità posseduti o da sudditi dello Stato o da persone che abbiano dimorato nello Stato per un decennio. Credo che queste siano state le sue osservazioni, osservazioni che parvero a molti assai gravi, massime per le conseguenze che se ne traggono.

Egli ancora diceva: la marina è tal cosa sulla quale la Camera deve procedere con tutto il rigore, con la più

severa vigilanza, non deve questo essenziale interesse essere affidato ad altri che ad Italiani.

Io pure riconosco la gravità delle sue osservazioni, più, come dissi, per le conseguenze accennate dall'onorevole Bixio, che pel fondamento di diritto che queste osservazioni possano avere; perchè quantunque la legge di navigazione stabilisca che i bastimenti debbano essere per totalità posseduti da sudditi o da persone che abbiano dimorato nello Stato per dieci anni, noi facciamo adesso un'altra legge, e quindi per gl'interessi interni, limitandosi alla questione di diritto, con questa legge si può ben derogare alla legge precedente.

Bixio. Come hanno fatto in Inghilterra.

Depretis, ministro dei lavori pubblici. Ma l'onorevole Bixio ha sentito che io ho accennato due punti da lui notati: finora ho parlato del primo e non ne ho disconosciuto la gravità.

Vengo alla questione della legge inglese. Egli dice: quando questi bastimenti saranno proprietà di un inglese, voi, che non potete fare le leggi inglesi, vi troverete esposti a vedervi questo materiale sparire dalle mani quando ne avrete maggiormente bisogno.

Questo ha formato oggetto speciale degli studi della Commissione, la quale appunto ha desiderato d'illuminarsi vieppiù e di sentire qualcheduno che appartenesse al contenzioso diplomatico per risolvere la controversia.

Nell'ultima seduta l'onorevole Peruzzi aveva indicato come questa questione fosse già risolta precedentemente: io ho fatto ricerca nelle carte del Ministero, se veramente vi fosse una risoluzione precisa ed in caso identico, ma non l'ho trovata che in un caso che ha qualche analogia, cioè quando un bastimento inglese diventa bastimento coperto da bandiera italiana: a questa mutazione non havvi difficoltà come non v'ha difficoltà a che un bastimento coperto da bandiera italiana ridiventi poi proprietà inglese.

Io però, non volendo assolutamente influire per ciò che riguarda questo contratto, al quale fino ad un certo punto sono estraneo, quantunque riconosca la necessità di aumentare il nostro naviglio e massime di migliorare il servizio postale marittimo; quantunque riconosca l'altissima importanza di stabilire un servizio di navigazione tra i porti di Ancona o Brindisi (il porto di Brindisi sarà il capo-linea di una strada ferrata da qui a due anni e mezzo, ossia al 1° gennaio 1865) e l'Egitto; quantunque io sia convinto che vi è un interesse grande di preoccupare questa via dei rapporti tra l'Oriente e la parte più commerciante e più ricca d'Europa, tuttavia, non volendo per nulla pregiudicare tale questione, io rimetto alla Commissione la dichiarazione del signor Palmer, e per parte mia desidero che sia fatto esame coscienzioso e profondo, onde il voto della Camera possa essere pienamente illuminato su questa importante controversia.

Bixio. Domando la parola.

Presidente. È prima iscritto il deputato Romano Giuseppe, poi...

Valerio. Pregherei che fosse data lettura della dichiarazione.

Depretis, ministro dei lavori pubblici. La dichiarazione che mi fu rimessa è la seguente:

« Il sottoscritto, quale procuratore del signor Mark Palmer, e per di lui conto ed ordine, si obbliga, prima d'incominciare il servizio, di fare la cessione della proprietà dei bastimenti o ad un nazionale o ad una persona domiciliata da oltre dieci anni nei regi Stati, come viene prescritto dall'articolo 54 delle regie patenti 13 gennaio 1827, affinchè i piroscafi destinati al servizio postale marittimo fra Alessandria d'Egitto ed Ancona o Brindisi abbiano nazionalità e bandiera italiana, e di fare mantenere il pegno convenuto all'articolo 3 della scrittura.

« A guarentigia di tale obbligazione il signor Palmer non potrà chiedere nè le anticipazioni, nè le sovvenzioni convenute nella scrittura 2 gennaio 1862 sino alla esecuzione di quanto sopra.

« Torino, 7 luglio 1862. »

firmato:

In seguito a questa dichiarazione, io per parte mia consentirei, e credo che la Camera farebbe egregiamente ad aggiungere alla convenzione un articolo per dichiarare che la convenzione non dovrebbe aver effetto se non nel caso in cui un suddito italiano, fornito delle qualità volute dalla legge, sia il proprietario dei bastimenti in questione prima che cominci il servizio.

In risposta ad osservazioni dell'onorevole Romano Laborio:

Io non posso assolutamente ammettere quello che ha detto l'onorevole Romano, cioè che tutti i contratti del Governo italiano si fanno senza l'asta pubblica. Ciò, mi permetta che glielo dica, non è conforme al vero. L'asta pubblica è la norma consueta di tutti i contratti, e la più gran parte di essi si fa dalle amministrazioni, usando la pubblica concorrenza.

È vero che a questa norma vi sono state, e vi saranno anche per l'avvenire, delle eccezioni; ma alcune di esse son contemplate e garentite dalle leggi, come avviene nel caso attuale.

Del resto, poichè l'onorevole Romano parlava della convenienza di sperimentare sempre l'asta pubblica, ed anche nel caso attuale, io gli osserverò che, se il Ministero avesse creduto, aprendo un incanto su questo servizio, di avere concorrenti che avessero presentate condizioni accettabili, non avrebbe certamente mancato di farlo.

Il Ministero ha lungamente aspettato che alcuno si presentasse per assumere questo contratto, e non avendo trovate condizioni migliori, ha accettata la presente convenzione.

Del resto sono già sei mesi che il paese conosce questa convenzione: vi è dunque stato un tempo più che sufficiente perchè si sviluppasse anche questa tarda concorrenza, e si presentassero al Governo altre proposte; ma nessuna proposta accettabile è stata presentata. Se qualche idea venne in campo, fu sopra basi tutt'affatto diverse da quelle che era nelle intenzioni del Governo di accettare; trattavasi di proposte differenti assai, più estese di quelle sulle quali il Governo intendeva di addivenire ad una convenzione da sottoporsi al voto del Parlamento.

Dunque nessun inconveniente c'è stato.

Io prego poi l'onorevole Romano a persuadersi che nessuno è più interessato del Governo ad attenersi al sistema dell'asta pubblica, che lo esonera da una parte di responsabilità, perchè quantunque sappia che la calunnia non si può sempre evitare, tuttavia è sempre preferibile il diminuirne non le cause, ma i pretesti, attenendosi quanto più lo si possa al sistema dei pubblici incanti.

All'onorevole Bixio, il quale proponeva che questo disegno di legge fosse trasmesso al Consiglio del Contenzioso diplomatico, perchè lo esaminasse sotto tutti i suoi aspetti e indipendentemente dalle idee di partito:

VORREI pregare gli onorevoli membri di questa Camera, e quelli specialmente che hanno preso parte a questa discussione, di non portare una questione tutt'affatto amministrativa, e che deve essere discussa pacatamente, nel campo agitato della politica.

Non bisogna poi credere, e prego l'onorevole Bixio a persuadersene, che in qualunque disegno di legge si debba sempre produrre la questione di partito.

di guerra, per nulla io darei la mia adesione a questo disegno di legge. Ma io confido che, massime in seguito alle dichiarazioni fatte dal signor Palmer, noi non veniamo già ad avere per concessionario uno straniero, non veniamo a concedere una delle più importanti delle nostre linee marittime ad un forestiero, e nemmeno veniamo a trattare con un incognito; noi veniamo a stipulare un contratto serio, un contratto nel quale non ci deve essere nessun dubbio che i bastimenti debbano appartenere ad Italiani, non ci deve essere nessun dubbio che la direzione del materiale deve essere affidata ad Italiani, non vi dev'essere nessun dubbio che il Governo, in caso di guerra, possa impadronirsene, non vi deve essere dubbio che l'Inghilterra, od altra potenza, in tempo di guerra, possa portarci via questo materiale per cui avremo fatto così rilevanti sacrifici.

Su tale questione siamo dunque perfettamente d'accordo, anzi credo che, quando la questione si potesse esaminare pacatamente, si potrebbe risolvere fino da questo giorno. Ma desiderando che la questione, in sè grave, sia studiata dalla Commissione, io non ho avuto difficoltà di aderire perchè, esaminata la nuova fase in cui questa discussione è entrata, la Commissione veda di illuminarsi meglio. Si avrà ricorso, se fia d'uopo, al Consiglio del contenzioso diplomatico, ed il più prontamente possibile, giovedì, perchè credo la questione sia ormai tanto semplice che può essere risolta fra breve. Quindi non mi pare che vi siano tutte quelle complicazioni che indicava l'onorevole Bixio.

Dopo questa dichiarazione mi permetta l'onorevole Bixio di fargli anche un'altra osservazione.

Se realmente noi otterremo questo risultato, crede l'onorevole Bixio che noi potremo accettare il disegno di legge così com'è fatto?

In principio io credeva che tale fosse la sua opinione, ma poi, mi permetta glielo dica, discutendo il merito della legge, mi accorsi che non è questa la sua idea.

importanza della marina, è improvvido partito abbandonarsi alla speranza di migliori offerte e respingere la legge, e precludersi la via ad avere un miglioramento nel nostro servizio postale marittimo; l'altra, che noi abbiamo una Casa rispettabile, la quale si è impegnata in un affare con lo Stato, pel quale ha dato una garanzia tale da rendere la contrattazione veramente seria.

Ebbene, nell'interesse dell'amministrazione, nell'interesse dello Stato e pel presente e per l'avvenire è necessario che tale questione, qualunque sia la risoluzione della Camera, sia il più prontamente che è possibile risolta. Io credo che le osservazioni esposte persuaderanno anche l'onorevole Bixio che il partito proposto dalla Commissione, di esaminare ancora la questione e venirne a riferire giovedì alla Camera onde essa possa portare il suo giudizio definitivo sulla controversia, è talmente ragionevole che io credo sarà da lui stesso e dalla Camera accettato.

In risposta all'onorevole Mancini che aveva invitato il Ministero a fare eseguire studi ed indagini sullo stato della legislazione inglese per dissipare i dubbi sollevati dall'onorevole Bixio e nell'intento di salvaguardare gl'interessi nazionali:

Io non ho difficoltà a far studiare la questione; ma prego l'onorevole Mancini ad osservare che la proposta della Commissione vi provvede nel senso stesso da lui manifestato.

Che cosa ha detto la Commissione? Ha detto: io intendo di studiare ancora la questione e la studierà col mezzo del contenzioso diplomatico se lo si crederà conveniente; ma ben inteso, rivolgendosi al Ministero perchè interroghi questo Consiglio, ovvero porrà il ministro stesso nella condizione di dare tutte le dilucidazioni necessarie a rimuovere tutti i dubbi; ma è la Commissione che deve poi riferire alla Ca-

letto per intero. Io ne ho qui una copia, e faceva conto, durante la seduta, di comunicarla alla Commissione.

Macchi. La faccia leggere.

Depretis, ministro dei lavori pubblici. È un poco lunga.

Presidente. Non interrompa il ministro.

Macchi. Chiedo la parola per una mozione d'ordine.

Depretis, ministro dei lavori pubblici. Perdoni. Io non ho ancora esaminato questo parere; desidererei di esaminarlo e di conferire con la Commissione, per vedere quali possono essere gli accordi ancora possibili su quest'argomento. Sarei quindi d'avviso che allo stato attuale delle cose non si possa oggi intraprendere la discussione su questa legge. La Commissione dovrebbe aver la compiacenza di fissare essa stessa una seduta, nella quale, dopo avere esaminato questo parere, venisse poi alla Camera non per interrogarla, come ha fatto l'onorevole relatore della Commissione, ma per proporre una soluzione di questa già oramai troppo lunga pendenza.

L'onorevole Bixio, dopo aver mosso censura che da un membro della Commissione si fosse chiesto telegraficamente parere all'avvocato dell'ammiragliato inglese, propone il rinvio di questa discussione a quando il Ministero e la Commissione saranno pronti. — L'onorevole Depretis risponde :

PRIMA di tutto è bene che l'onorevole Bixio sappia che non è certamente il Ministero il quale ha cercato il parere di un giureconsulto straniero col mezzo del telegrafo.

Bixio. Non ho detto che sia il ministro.

Depretis, ministro dei lavori pubblici. Io non so chi abbia cercato questo parere, il fatto sta che il Ministero non ricorre sicuramente all'estero per avere dei pareri sulle cose del paese

Riguardo poi al rimandare la discussione per qualche seduta ancora, noterò all'onorevole Bixio che nell'ultima

contrattazioni che il potere esecutivo ha stipulato e che viene a portare innanzi alla Camera, ha diritto, entro questi termini onesti, di vedere una decisione con la quale queste stipulazioni siano o approvate o respinte.

Quindi, che cosa viene a proporre l'onorevole Macchi con un rinvio indeterminato? Viene a proporre che uno il quale ha fatto un contratto in buona fede col Governo, debba tenersi impegnato, o debba aspettare i comodi, dirò così, dei poteri dello Stato, e non possa sapere quando sarà libero di attendere ad altri affari, di applicare i suoi capitali, già impegnati in queste opere, ad altre speculazioni. Questo sistema non è ammissibile, ed io credo che assolutamente non si potrebbe accettare una tale proposta.

Bitirata la proposta di rinvio, la Camera prosegue nella discussione generale.

1ª Seduta dell'11 luglio 1862.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE POERIO.

Discorso dell'onorevole Depretis, ministro dei lavori pubblici:

DIRÒ alla Camera quali sono i motivi pei quali il Ministero difende questo disegno di legge.

Io, o signori, non ho stipulata la Convenzione sottoposta alle vostre deliberazioni; ho trovato questo atto già compiuto sotto il precedente Gabinetto. (¹)

Non ignorava, quando entrai al Ministero, che contro questo disegno di legge eransi elevate delle gravi obiezioni

(¹) **Gabinetto Ricasoli.**

Avendo adunque ben ponderato questo disegno di legge, l'ho in coscienza trovato degno dell'approvazione della Camera, perchè utile agl'interessi generali del paese.

Nell'entrare in questa discussione, la Camera deve permettermi che io risponda qualche breve parola ad alcune osservazioni fatte nei giorni precedenti, quantunque, per avventura, non sieno strettamente connesse con la legge che si discute; ma siccome in gran parte si riferiscono ad atti dell'amministrazione a me affidata, o sono eccitamenti a me diretti, prego la Camera di consentire che io esponga le mie considerazioni e le sottoponga al suo giudizio.

L'onorevole Bixio, più specialmente, nella seduta di ieri esaminò le questioni speciali che questo disegno di legge fa nascere, e poscia fece molte considerazioni generali intorno alla marina militare e mercantile d'Italia, ai bisogni relativi, come pure ai provvedimenti d'ogni specie che essa, a suo avviso, reclama. Egli ha posto, dirò così, dinanzi a sè come specchio e fondamento dei suoi ragionamenti e punto di partenza per le sue considerazioni quello che attualmente può considerarsi come la perfezione in materia d'istituzioni, di leggi, di provvedimenti, di opere che si riferiscono alla marina; egli portò il suo pensiero su quanto esiste in Inghilterra e negli Stati Uniti e su quanto ivi si è fatto e si va facendo, per rendere più perfette le istituzioni marittime, più regolari i servizi, per procurare alla navigazione tutti i comodi, tutte le agevolezze, tutti i soccorsi, tutte le garanzie e le controllerie immaginabili. Poi, correndo col pensiero a fissarsi su quello che attualmente esiste in Italia, trovò che veramente il confronto era desolante, che in Italia in fatto di marina si era fatto pochissimo, ed in alcuni casi si era fatto peggio che nulla.

Io capisco perfettamente siccome a voler stimolare vivamente il Governo a procedere con alacrità al riordinamento delle leggi, allo studio delle questioni, all'emanazione dei provvedimenti intesi a fondare o a dar sesto ed impulsi efficaci

pubblici, e questi disegni di legge tutti si riferiscono ai porti e sono all'esame delle Giunte aspettando la sanzione del Parlamento.

Fra le nuove opere proposte sonovi quattro bacini, di cui più specialmente si ha bisogno in Italia per le esigenze del commercio marittimo.

E questo non è che il principio, perchè all'aprirsi della nuova Sessione spero di aver potuto far studiare abbastanza i bisogni ed i lavori dei diversi porti da poter presentare un progetto di massima dei porti principali, con un piano completo, secondo il quale dovranno procedere questi grandi lavori; ma l'onorevole Bixio mi permetta di dirgli che tutti questi lavori colossali non si possono improvvisare, e che in quattro mesi io non potevo ottenere dal personale dell'amministrazione dei lavori pubblici il risultato che io certamente non meno di lui desidero ed aspetto.

E poichè mi accade di parlare di porti, io dirò senza che egli me lo richiegga, una parola sui fari, e credo che tanto l'onorevole Bixio, il quale aveva già annunciato un'interpellanza a questo proposito, quanto la Camera non sentiranno mal volentieri ciò che sto per esporre.

Giunto al Ministero e chiesto conto immediatamente dello stato in cui si trovavano i fari in Italia, ho trovato che perfettamente funzionano, in numero di 55, i fari lenticolari; alcuni altri erano in costruzione, e le proposte di tutte le Commissioni che si erano occupate di questa materia portavano il loro numero a 150 in totale.

Ora con questo complesso di fuochi, secondo il giudizio di persone assai competenti, io ritenni che fosse provveduto sufficientemente ad una illuminazione abbastanza soddisfacente di tutte le nostre coste, di tutti i nostri porti.

Noti l'onorevole Bixio che in questo numero non comprendo che i fari lenticolari, e che sono esclusi da questo elenco i fuochi dei porti.

la violazione della legge commessa quando il Ministero ebbe la disgrazia di stipulare una convenzione con un suddito inglese.

Su questo punto della violazione della legge io mi permetterò una osservazione assai semplice, ed è che non si viola la legge facendo un'altra legge.

La legge di navigazione stabilisce all'articolo 54 che la proprietà dei bastimenti debba spettare intieramente agli Italiani o a chi abbia il domicilio decennale in Italia.

Io vorrei domandare se sarebbe permesso al legislatore di fare qualche piccola modificazione a quest'articolo. Non c'è dubbio. Vorrei anche domandare se nelle condizioni attuali del credito e cogli immensi bisogni che ha l'Italia davanti a sè, con mezzi sproporzionati ai bisogni, e fatalmente limitati, finchè la sua ricchezza e le sue produzioni maggiormente non siansi sviluppate, io domando adunque, dopo tutto questo, se sarebbe poi una cosa tanto assurda modificare con un'altra legge la legge di navigazione per modo da permettere benignamente che i capitalisti inglesi vengano ad impiegare i loro capitali, come nelle nostre strade ferrate, così anche nella costruzione dei nostri bastimenti a vapore e delle nostre linee postali marittime.

Io credo che non sarebbe poi un delitto una simile modificazione delle regie patenti del 1827; anzi mi risulta che si sono già fatti degli studi dalle amministrazioni precedenti, precisamente per vedere se non sarebbe conveniente modificare la disposizione dell'articolo 54 delle regie patenti del 1827 che ho citato.

Il legislatore dunque ha pienissima facoltà di modificare questa legge. Sta a vedere se c'è convenienza di modificarla in un caso singolare. Questa è cosa che può discutersi e può impugnarsi, ma certo non vi può essere violazione di legge quando si deroga a una legge generale, ed anche per casi particolari, col mezzo di una legge posteriore. È cosa che succede in moltissimi casi della legislazione ad ogni momento.

si tratta un affare di marina con un inglese: *caveant consules!* la patria è in pericolo! No. Non mi pare che le cose si possano spingere fino a questo segno, o signori.

Del resto, per me dichiaro che, siccome io pure desidero di favorire gli interessi italiani, siccome desidero che non vi sia questa specie di ruggine che sussisterebbe finchè si affidasse questo servizio esclusivamente ad una compagnia inglese, io dichiaro apertamente, come l'ho già dichiarato prima, che qualunque sia il patto, qualunque sia la modificazione o la clausola che la Commissione, o l'onorevole Bixio, od altri vorrà introdurre, sia nel testo della legge, che in quello della convenzione, allo scopo di eliminare intieramente il sospetto ed il dubbio che possa mai avvenire il caso in cui questa proprietà corra pericolo, per assicurare nel modo il più preciso ed il più assoluto che la proprietà e la nazionalità di questi bastimenti debbano essere e rimanere esclusivamente italiane, io dichiaro apertamente alla Camera che accetterò queste modificazioni, voglia o non voglia accettarle il signor Palmer; il quale sono persuaso che, dovendo costruire dei bastimenti per l'Italia e non volendo di certo che possano un dì o l'altro andare perduti, non avrà nessuna difficoltà ad intendersi per la formazione di una compagnia che gli dovrà succedere, e di fare in modo che i dubbi sieno intieramente eliminati. Del resto, non vorrà egli consentire? Tanto peggio per lui, ma si faccia in modo che la convenzione abbia il suo effetto. se non col Palmer, con altri, e non si tolga il pretesto da una discussione sulla capacità a contrarre che possa avere o no il signor Palmer per combattere l'intrinseco e la bontà del disegno di legge, fatta astrazione dalla persona che l'ha stipulato col Governo.

Vengo adunque ad esaminare, e lo farò brevissimamente, il contratto che non chiamerò Palmer, ma il contratto di servizio postale marittimo tra Ancona, o, dirò meglio, tra Brindisi e l'Egitto.

esplicarsi, che la ricchezza possa anch'essa formarsi e aumentare, perchè, se si vuol far tutto ad un tratto, si corre il pericolo di far nulla.

Ed io vi citerò un esempio. Quando si parla dell'Inghilterra e delle sue forze marittime, e dei suoi rapidi incrementi, e delle trasformazioni che abbiamo veduto compiersi miracolosamente, del suo materiale navale e da guerra e mercantile, è necessario considerare che la causa di tutto questo è la produzione inglese.

Ma, o signori, proviamo a scavare un porto nel magnifico lago di Orbetello accennato dall'onorevole Bixio ora che Roma non è nostra.

Una voce. L'aria è cattiva.

Depretis, ministro dei lavori pubblici. Oh! per l'aria si farà diventar buona. Scaviamo dunque questo magnifico porto, ma possiamo noi credere che scavando un porto avremo là un grande emporio commerciale? Sarebbe opera provvida quella di impiegare i nostri denari, le nostre forze a scavare il porto di Orbetello, dove non c'è ombra di nessun traffico?

No, o signori, noi faremmo opera da improvvidi amministratori. Il porto di Orbetello verrà il tempo in cui si dovrà scavare, ma verrà quando gli affari saranno cresciuti, quando la sede del Governo sarà portata a Roma, quando una ferrovia vi metterà capo, quando la maggior parte delle ferrovie della Sardegna e del continente saranno compiute, quando la navigazione potrà allargarsi come quella di un gran paese, quando insomma a Roma capitale d'Italia sarà necessario di fare il suo porto a poche ore di distanza; ma prima di quell'epoca, io credo, o signori, che sarà molto miglior consiglio di pensare a perfezionare il porto di Genova, a scavare il porto di Livorno, a formare il porto di Ancona o per dir meglio a completarlo (poichè credo sia in errore l'onorevole Crispi che ha detto che ad Ancona non vi è un porto), a completare un porto a Brindisi, ove non esistono

Crispi. Il più oneroso.

Depretis, ministro dei lavori pubblici. È lo stesso, è sinonimo.

Per dimostrare quanto questo contratto sia gravoso l'onorevole Crispi ha citato le altre compagnie di navigazione, credo la Peninsulare, e ha detto: Vedete che differenza!

Noti l'onorevole Crispi che questa obbiezione la si poteva fare anche agli altri contratti che abbiamo stipulati; per esempio, al contratto Accossato, il quale ha anch'esso una sovvenzione maggiore di quella della Peninsulare.

Ma io prego l'onorevole Crispi a notare se si possano fare di questi confronti. Ma qual'è il servizio affidato alla Peninsulare? Quali sono le sue spese? Quali i traffici a cui provvede? Quali sono i suoi carichi costanti?

Io ho notato una singolare contraddizione tra gli argomenti messi avanti dall'uno o dall'altro degli oppugnatori di questa legge.

Si è detto: voi volete stabilire un servizio tra Brindisi o tra Ancona e l'Egitto; ma guardate bene che voi avete varie potenti compagnie di navigazione che vi faranno concorrenza; guardate che sarà opera perduta quella che tentate, e saranno denari gettati, perchè non potrete vincere la concorrenza delle compagnie rivali esistenti. Ma allora, signori miei, aumentate la sovvenzione, per ottenere che la compagnia italiana possa fare la concorrenza alle straniere.

Ma e poi si possono forse fare i confronti tra la compagnia Peninsulare e questa? Ma il carbone che si acquista dalla prima è pagato allo stesso prezzo della seconda? E le linee offrono forse le stesse utilità? No, signori, vi sono delle differenze enormi. Pensiamo alla differenza che vi è nel prezzo del carbone acquistato in Inghilterra da quello acquistato in Ancona...

Una voce. Quattro lire.

Ora pensate un po' se l'Inghilterra, così vigile in questa sorta d'affari, con gli enormi interessi che ha nell'Indo-Cina, vedendo questo transito nuovamente aperto come uno di quei rettifili che si fanno nelle piegature dei fiumi, che basta congiungere con un taglio perchè alla prima piena le acque precipitino nella nuova via e facciano il nuovo alveo, pensate se lo trascurerebbe. Vedendo adunque questa scorciatoia, vi fu chi vi pose mente, vi fu chi propose di compire la linea e s'intavolarono pratiche tra l'amministrazione delle poste inglesi ed il nostro Governo a questo proposito.

L'utilità di questa scorciatoia è evidente, ma mi riservo di dimostrarlo ancora meglio.

Ci fu detto: voi fate un sacrificio di un milione e mezzo all'anno per quindici anni. No, non è giusto questo calcolo. Il sacrificio che si farà nel primo anno del servizio da Ancona è di lire 1,256,640. Naturalmente si fa la sovvenzione di un milione e mezzo, e si deve aggiungere alla spesa l'interesse della somma sovvenuta, ma pel primo anno non siamo obbligati che a fare la metà dei viaggi, quindi metà spesa.

Noti poi la Camera che il servizio d'Ancona non può essere che interinale, perchè fra due anni e mezzo, se Dio ci aiuta, la strada ferrata andrà fino a Brindisi.

A Brindisi le cose mutano; la sovvenzione non è più che di lire 920,000, e questo nei primi anni. Nel secondo quinquennio non è più che di lire 860,000; dimodochè non è più un sacrificio così enorme da spaventare il regno d'Italia.

Inoltre mi pare che in tale questione si faccia un conto non troppo giusto, perchè si valuta soltanto la spesa e non si calcolano i guadagni. Quando si fa un negozio, o signori, non si guarda solamente quello che si spende, ma si esaminano anche gli utili. Quali sono dunque i vantaggi di questa linea? Merita essa i sacrifici, voglio ammetterlo, un po' gravi che facciamo perchè essa si stabilisca?

L'onorevole Peruzzi ha detto: badate, o signori, che con questa linea avrete la valigia delle Indie, la quale vi darà

a 350 milioni, e di questi 350 milioni trovo, delle merci che sogliono spedirsi per messaggeria, 175 milioni in sola seta e 100 milioni in thè.

Con le Indie il commercio fu in quell'anno di 735 milioni, importazione ed esportazione; il solo commercio del numenario nel 1856 e 1857 tra l'Europa e l'Oriente era di 899 milioni. Ecco dunque un movimento commerciale di circa due miliardi di cui una parte, lo ammetto con l'onorevole Ricci, sarà sempre di mercanzie che avranno convenienza di viaggiare per mare e non di venire a percorrere strade ferrate, ma quando vi sono rapporti commerciali tra due paesi, tra due parti del mondo, rapporti di così enorme importanza, che si può stabilire una strada postale nel mezzo, è evidente che questa strada avrà un transito considerevolissimo.

Tutto questo movimento, percorrendo la grande linea col mezzo della marina nazionale, verrà a diminuire la sovvenzione e l'impresa potrà prosperare, e per naturale conseguenza s'ingrandiranno i nostri commerci.

L'onorevole Crispi diceva che sarà facilissimo trasportare la valigia delle Indie dalla ferrovia sui battelli a vapore. Lo so anch'io, ma convien pur fare i necessari preparativi, e sono d'importanza, perchè non si tratta di poco; ho qui un prospetto delle casse, che sono centinaia per le sole lettere; ho i dati che mi dimostrano che per un solo piro-scafo partito per le Indie si consegnarono 1112 casse di soli oggetti di valore per un capitale di oltre ad 8 milioni di lire. Insieme alla valigia ed alle casse di oggetti di valore partirono da 100 a 150 passeggeri; la sola posta delle lettere di questa provenienza rende al Governo inglese la somma di 2,775,000 lire.

Vede dunque la Camera che enorme movimento vi sarebbe su questa linea e quanta sarebbe l'importanza di questa nuova strada postale mondiale, mi compiaccio ripeterlo, che verrebbe ad attraversare l'Italia.

dice. Tutte le volte che trattavasi di una convenzione da approvarsi mediante uno o due semplicissimi articoli di legge, quando si voleva discutere la convenzione, si cominciava la discussione articolo per articolo della convenzione e poi per ultimo si votavano gli articoli della legge.

Ma io credo che non è nemmeno il caso di fare questa discussione pregiudiziale, e spero d'indurre l'onorevole Schiavoni e gli altri proponenti a desistere dal loro emendamento.

Quest'emendamento cambia la disposizione dell'articolo 4 in questo senso. L'articolo 4 dice che il Governo, una volta giunta la ferrovia a Brindisi, *potrà* portare il servizio da Ancona a Brindisi, e la linea postale sarà allora non più da Ancona, ma da Brindisi ad Alessandria d'Egitto.

L'onorevole Schiavoni propone che si dica: « il Governo *dovrà*. » Io dichiaro alla Camera e agli onorevoli proponenti che il Governo, appena potrà, senza danno del servizio, portare questo servizio a Brindisi, lo porterà immediatamente; ma non credo poi che sarebbe di utilità il vincolare il Governo a portare questo servizio a Brindisi appena vi sia la strada ferrata.

Mi perdoni l'onorevole Schiavoni, credo che nell'interesse stesso della cosa convenga lasciare una certa latitudine al Governo. Stia certo l'onorevole Schiavoni che nessun Governo vorrà continuare a pagare un sussidio per 100 leghe di più, poichè tale è la distanza da Brindisi ad Ancona. Quando il servizio fosse minore, chi oserebbe mettere a carico dello Stato una spesa maggiore, quando il servizio potesse farsi più vicino e con un sacrificio dello Stato così minore?

Tutti gli anni poi ha luogo la discussione dei bilanci, e non credo che nessun ministro vorrebbe assumere la responsabilità di simile spreco di denaro.

Per queste ragioni io pregherei l'onorevole proponente a ritirare il suo emendamento.

Pisanelli. Per parte mia sono soddisfatto di questa dichiarazione, ed invito il mio amico Schiavoni, col quale aveva formolato l'emendamento, a volerlo ritirare.

Schiavoni. Mi associo a quanto ha detto il mio amico Pisanelli e ritiro l'emendamento.

Il disegno di legge fu approvato dalla Camera dei Deputati a scrutinio segreto in questa stessa seduta (Voti favorevoli 161, contrari 57, astenutosi 1). — Presentato al Senato del Regno il 12 luglio 1862 fu esaminato dall'Ufficio centrale composto dei senatori Serra Francesco, Paleocapa, Elena, Sauli Lodovico e Gioia; e da quest'ultimo fu riferito il 26 luglio stesso.

SENATO DEL REGNO

Seduta del 30 luglio 1862.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE MARZUCCHI.

Spiegazioni date dall'onorevole Depretis, ministro dei lavori pubblici, nella discussione generale di tale disegno di legge:

PRENDO a parlare per chiarire un dubbio sollevato dall'Ufficio centrale ed anche per rispondere ad una interrogazione, ad un desiderio manifestato intorno all'esecuzione della convenzione di cui sta occupandosi il Senato nel primo anno della concessione.

Il dubbio manifestato fu una certa antinomia che l'Ufficio centrale avrebbe ravvisato tra la disposizione della legge e massimamente dell'articolo 2 dell'obbligo imposto alla Compagnia Palmer di cedere la concessione dopo tre mesi ad una Società anonima e la disposizione del capitolato di concessione in forza della quale è dato al signor Palmer il diritto di cedere la sua concessione ad una Società in accomandita, od associarsi alcuno.

Credo che l'antinomia, a tutto rigore delle parole, non esista, perchè resta sempre integro il diritto nel signor Palmer

per un certo periodo di tempo, cioè finchè non sia giunta l'epoca allo scadere della quale il signor Palmer deve trasmettere i suoi diritti alla società anonima da costituirsi in conformità della legge. Egli solo risponde al Governo dell'esecuzione degli obblighi imposti con questa legge ; nulla però osta, quantunque sia cosa affatto improbabile, che in questo breve periodo possa associarsi alcuno nei termini previsti dal capitolato.

Ad ogni modo, come ha osservato l'Ufficio centrale, siccome questo pericolo cesserebbe entro brevissimo tempo e prima che gl'impegni del Governo siano pecuniariamente assunti, credo che ciò non possa essere un ostacolo all'adozione del disegno di legge.

Dirò poi, riguardo all'eccitamento fatto dall'Ufficio centrale affinchè il signor Palmer sino dal primo anno della concessione si assuma l'obbligo di fare quattro corse mensili invece di due, e ciò all'oggetto di poter assumere il servizio della valigia postale delle Indie, dato, come spero che questo servizio importantissimo venga affidato a questo concessionario, e possa quindi attraversare l'Italia, dirò, ripeto, che avendo col mezzo della Direzione generale delle poste interrogato il signor Palmer in proposito, esso ha dichiarato che non aveva nessuna difficoltà ad impegnarsi di assumere quest'obbligo fin dal primo anno dell'esercizio della concessione che gli è affidata.

Con queste dichiarazioni solamente ho voluto rispondere a quelle dell'Ufficio centrale al quale sono grato della cortese accoglienza che ha voluto fosse fatta a questo disegno di legge.

Adottato dal Senato con voti 72 favorevoli e 9 contrari.

(Legge 3 agosto 1862, n. 741).

INDICE

VII Legislatura - Sessione 1860.

	PAG.
<i>Convalidamento delle elezioni dell'onorevole Depretis nei Collegi di Broni, IV di Milano, Stradella e Chiari. — Giuramento e opzione pel Collegio di Stradella</i>	9
UNIFICAZIONE LEGISLATIVA. (Disegno di legge).	
Discorso pronunziato alla Camera dei Deputati nella seduta dell' 8 giugno 1860.	11-19
DANNI DI GUERRA.	
Interpellanza svolta dall'onorevole Depretis il 22 giugno 1860 circa i provvedimenti per venire in aiuto ai cittadini ed ai comuni che furono danneggiati in occasione della guerra dell' indipendenza	20-33
FACOLTÀ AL GOVERNO DI ACCETTARE E STABILIRE CON DECRETO REALE L' ANNESSIONE ALLO STATO DI NUOVE PROVINCE ITALIANE. (Disegno di legge).	
Discorso pronunziato alla Camera dei Deputati l' 11 ottobre 1860 durante la discussione generale di tale disegno di legge, in risposta all'onorevole deputato La Farina, sulle condizioni della Sicilia.	34-52

	PAG.
ABOLIZIONE DELLA SOVRIMPOSTA FONDIARIA NELLA LOM- BARDIA.	
Discorso pronunziato alla Camera dei Deputati il 13 ot- tobre 1860, nella discussione del disegno di legge inteso ad accordare l'esercizio provvisorio del bi- lancio 1861 pel primo trimestre, in favore dell'abo- lizione della sovrimposta prediale del 33 e $\frac{1}{3}$ per cento nelle provincie lombarde.	53-56
VIII Legislatura - Sessione 1861-63.	
<i>Convalidamento delle elezioni dell'onorevole Depretis nei collegi di Brescia e Stradella. — Giuramento e opzione pel collegio di Stradella</i>	59
SULLA ELEGGIBILITÀ DEI COMPONENTI LA COMMISSIONE LEGI- SLATIVA TEMPORANEA PRESSO IL CONSIGLIO DI STATO.	
Discorsi pronunziati alla Camera dei Deputati nella seduta del 5 marzo 1861 in occasione dell'elezione dell'avvocato Valentino Pasini, membro della sud- detta Commissione.	60-70
RIORDINAMENTO DELLA CASSA DEGLI INVALIDI DELLA MA- RINA MERCANTILE. (Disegno di legge).	
Discorsi pronunziati alla Camera dei Deputati nelle sedute del 30 aprile e del 1° maggio 1861	71-80
PETIZIONE DELLA CITTÀ DI SIRACUSA PER ESSERE REINTE- GRATA A CAPOLUOGO DI PROVINCIA.	
Discorso pronunziato alla Camera dei Deputati nella seduta del 20 maggio 1861.	81-86
LIBERAZIONE DI PALERMO.	
Discorso pronunziato alla Camera dei Deputati il 27 maggio 1861 nel presentare un ordine del giorno per ricordare l'anniversario della liberazione di Palermo.	87-89

Pag.

STRADA FERRATA ARETINA. (Disegno di legge).

Discorsi pronunziati alla Camera dei Deputati nelle
sedute dell' 11 e del 12 giugno 1861 90-102

TASSE E DIRITTI DI MARINA. (Disegno di legge).

Relazione presentata dall'onorevole Depretis alla Ca-
mera dei Deputati il 21 maggio 1861. 103-133

Discorsi pronunziati alla Camera dei Deputati nelle
sedute del 14 e del 15 giugno 1861 durante la di-
scussione di tale disegno di legge 134-166

ARMAMENTO NAZIONALE. (Proposta di legge).

Discorsi pronunziati alla Camera dei Deputati il 21
giugno 1861. 167-178

**ESERCIZIO PROVVISORIO DEI BILANCI DELLO STATO PER IL 2° SE-
MESTRE 1861. (Disegno di legge).**

Discorso pronunziato alla Camera dei Deputati il 29
giugno 1861. 179-190

**ORDINAMENTO AMMINISTRATIVO DELLO STATO (Disegni di
legge).**

Discorsi pronunziati alla Camera dei Deputati nelle
sedute del 5 e del 6 luglio 1861 191-218

STRADA FERRATA DA BRESCIA A PAVIA. (Disegno di legge).

Discorso pronunziato alla Camera dei Deputati il 10
luglio 1861 219-228

ARSENALE MARITTIMO DELLA SPEZIA. (Disegno di legge).

Osservazioni e proposte fatte alla Camera dei Depu-
tati nella seduta del 13 luglio 1861. 229-232

**SULLA QUESTIONE ROMANA E SULLE CONDIZIONI DELLE PRO-
VINCIE NAPOLETANE E SICILIANE.**

Discorsi pronunziati alla Camera dei Deputati durante
la discussione sopra la interpellanza dei deputati
Musolino, Zuppetta e Ferrari nelle sedute dell' 8 e
dell' 11 dicembre 1861 233-248

PESCA NEL LAGO DI COMO.

Discorso pronunciato alla Camera dei Deputati nella seduta dell'11 gennaio 1862 in occasione di un'interpellanza del deputato Castelli Luigi relativa al regolamento del 1861 sulla pesca nel lago di Como 249-257

TASSA SUI BENI DEI CORPI MORALI E DI MANOMORTA. (Disegno di legge).

Discorsi pronunciati alla Camera dei Deputati nella seduta del 14 gennaio 1862 258-266

TASSA DEL 10 PER CENTO SUI TRASPORTI FERROVIARI. (Disegno di legge).

Discorso in opposizione a questo disegno di legge pronunciato alla Camera dei Deputati il 20 gennaio 1862 267-284

PORTO MILITARE D'ANCONA.

Discorsi pronunciati alla Camera dei Deputati il 13 febbraio 1862 a proposito di un'interpellanza del deputato Bixio al ministro della Marina. 285-294

PORTO DI LIVORNO E CANTIERE DI LIMITE.

Osservazioni fatte nella seduta del 22 febbraio 1862 alla Camera dei Deputati in occasione della interpellanza del deputato Malenchini al ministro dei Lavori Pubblici 295-299

DIRITTO DI ASSOCIAZIONE E DI RIUNIONE.

Considerazioni fatte alla Camera dei Deputati il 25 febbraio 1862 in occasione della interpellanza del deputato Boggio al presidente del Consiglio dei ministri. 300-304

Nomina dell'onorevole Depretis a ministro dei Lavori Pubblici. 305

Rielezione dell'onorevole Depretis nel Collegio di Stradella, convalidamento di tale elezione e giuramento ivi

	PAG.
STRADA FERRATA DA BRA AD ALESSANDRIA (Disegno di legge).	
Discorsi pronunziati alla Camera dei Deputati nelle sedute del 16 e del 17 giugno 1862.	448-469
ISTITUZIONE DELLE CASSE DI DEPOSITI E PRESTITI. (Disegno di legge).	
Discorsi pronunziati alla Camera dei Deputati nelle sedute 4, 5, 30, 31 luglio e 1° agosto 1862	470-534
CONVENZIONE PEL SERVIZIO POSTALE E COMMERCIALE DI NAVIGAZIONE TRA ANCONA ED ALESSANDRIA D'EGITTO. (Disegno di legge).	
Discorsi pronunziati alla Camera dei Deputati nelle sedute 5, 7, 10, 11 luglio 1862	535-575
Discorso pronunziato al Senato del Regno nella seduta del 30 luglio 1862	575-577

NOMI RICORDATI IN QUESTO VOLUME

- Accossato, 312 e seg.
Alfieri di Magliano, 191, 194, 216.
Allievi, 103, 191, 219, 235, 478, 486, 493, 497, 506, 514, 515.
Amari Michele, 40.
Andreucci, 34, 167, 306, 320, 329, 355, 434.
Ara. 24.
Asproni, 33.
Audinot, 34, 191.
Barbavara Luigi, 387, 411.
Bastogi conte Pietro, 90, 103, 136, 155, 162, 179, 258, 267, 271, 370, 384, 470, 497, 529, 530.
Belli Carlo, 229.
Berardi Tiberio, 434.
Bertea, 71.
Bertini avv. Gio. Battista, 71, 191, 387.
Biancheri avv. Giuseppe, 163.
Bichi, 434.
Bixio Nino, 81 e seg., 134, 135, 163, 167, 225, 236, 239, 285 e seg., 315, 316 e seg. 446, 537, e seg.
Bo Angelo, 103.
Boggio, 17, 19, 54, 194, 300.
Bon-Compagni, 34, 241.
Bonghi, 267, 470, 532.
Borgatti, 191, 194, 258, 448.
Bottero, 446, 447.
Briganti-Bellini nob. Bellino, 448 466.
Brignone Filippo, 167.
Brofferio, 300.
Broglio, 267, e seg., 289 e seg., 506, 508.
Brunet avv. Carlo, 11, 264, 265, 434.
Busacca, 387, 399.
Cadolini, 174, 219, 228, 448 e seg.
Cagnola nobile Carlo, 339.
Caracciolo di Bella, 191.
Carutti, 179, 180, 190, 258, 259 e seg.
Casaretto, 167, 168, 170, 174, 494, 495.
Cassinis, 470, 532.
Castagnola avv. Stefano, 71, 81, 219, 229, 387.

- Castellano, 233, 484, 504 e seg., 531.
 Castelli Luigi, 249 e seg.
 Catucci, 573.
 Cavour (Benso di) conte Camillo 20, 31, 46, 71, 76, 79, 103, 191, 234, 241, 242, 243, 261, 262, 388, 389.
 Cavour (Benso di) marchese Gustavo, 258.
 Compini, 264 e seg., 396, 400.
 Ceppi, 532.
 Chiapusso Francesco, 191, 258.
 Chiavacci, 295.
 Chiavarina, 448.
 Chiaves, 402 e seg., 551.
 Ciccone, 71.
 Cini, 96, 101, 102, 387, 396, 398, 399, 402.
 Collobiano (Di), 333.
 Colombani, 267, 470, 532.
 Conforti, 191, 241, 267.
 Conti Pietro, 174, 229, 306, 320, 331, 387, 535.
 Coppino, 448, 466.
 Cordova Filippo, 82, 249.
 Corsi avv. Tommaso, 90.
 Costa avv. Antonio, 103, 468.
 Crispi, 174, 209, 300, 399, 402, 411, 413 e seg., 442, 446, 447, 484, 486, 531, 563 e seg., 570 e seg.
 Cugia di Sant'Orsola Efisio, 313.
 Curzio, 573.
 Danzetta, 167, 366.
 D'Ayala Mariano, 535.
 De Blasis, 179, 191, 194, 466.
 De Cesare, 268, 339, 354, 500, 528, 535, 545.
 De Donno, 86.
 De Filippo, 470, 532.
 De Flotte, 51.
 Della Rovere, 236 e seg.
 De Pazzi Guglielmo, 267.
 De Vincenzi, 103, 191, 366 e seg.
 Di Marco, 419 e seg.
 Dino, 103.
 Di San Donato, 470, 532.
 D'Ondes-Reggio barone Vito, 60, 64, 67.
 Doria avv. Vito, 60.
 Duchoqué, 258, 263, 265.
 Dunn, 51.
 Ellena, 575.
 Fabrizj Nicola, 191.
 Fanti, 229.
 Farina Maurizio, 333.
 Farini Luigi Carlo, 11, 532.
 Fenzi, 167, 496.
 Ferrari prof. Giuseppe, 35, 233, 339 e seg.
 Ferraris Luigi, 451.
 Filippo II di Spagna, 40.
 Finzi, 179, 219, 300, 353, 368 e seg.
 Fiorenzi, 90, 294.
 Fioruzzi, 31.
 Florio, 306 e seg.
 Galeotti, 11, 69, 79, 191.
 Gallenga, 393, 395, 396.
 Garibaldi Giuseppe, 38, 39, 41, 46, 48, 50, 51, 82, 87 e seg., 167 e seg., 237, 244 e seg., 442 e seg.
 Ginori-Lisci march. Lorenzo, 267.
 Gioia, 575.
 Giorgini prof. Giov. Battista, 34, 258, 434.
 Giovanola, 423.
 Giuliani, 434.
 Giulini, 423.
 Grandis, 451.
 Grattoni, 219.
 Guerrazzi, 168.
 Guerrieri-Gonzaga marchese Anselmo, 383 e seg., 404 e seg.

- Jacini, 226, 227.
 Lacaita, 306, 332.
 La Farina, 11, 34 e seg.
 La Marmora Alfonso, 338.
 Lanza dott. Giovanni, 11, 20, 34, 53, 191, 194, 201, 204, 258, 264, 268 e seg., 294, 300, 304.
 Lazzaro, 407, 408, 411 e seg.
 Leardi Diodato, 294.
 Leopardi Pier Silvestro, 71, 191.
 Luzi, 90, 219, 466.
 Macchi, 71, 90, 236, 300, 370, 384, 387, 399, 535, 537, 538, 550 e seg.
 Majorana Benedetto, 306.
 Malenchini, 295 e seg., 306.
 Mancini prof. avv. Pasquale Stanislao 34, 239, 501 e seg., 506 e seg., 514, 516 e seg., 525 e seg., 528, 529, 548.
 Mandoj-Albanese, 386.
 Marchese Salvatore, 201, 204.
 Mari Adriano, 11, 18, 470, 532, 535.
 Marliani 535.
 Martinelli Massimiliano, 34, 191, 387.
 Marzucchi, 575.
 Massa Paolo, 258.
 Massari Giuseppe, 259, 267, 529, 535.
 Mattei Felice, 229, 294, 306.
 Matteucci, 333.
 Mazza avv. Pietro, 11, 167, 191, 219, 258, 397.
 Melegari L. A., 191, 201, 219.
 Melegari Luigi, 306.
 Meilana, 60, 90 e seg., 233, 236, 242, 386, 531, 574.
 Menabrea, 174, 224, 231, 285 e seg., 333.
 Menichetti, 90, 387.
 Michelini conte Gio. Battista, 194, 270, 316, 394.
 Minervini, 161, 402, 409, 416 e seg.
 Minghetti, 11, 68, 138, 191, 198, 199, 200, 213, 339, 383, 387, 404 e seg., 447, 532.
 Mischì, 404.
 Molfino Giorgio Ambrogio, 103, 267.
 Monticelli, 71, 103, 134, 387.
 Moore, 535.
 Mosca Antonio, 219, 241, 251, 324.
 Mosciari, 573.
 Mureddu, 313 e seg.
 Musmeci, 71.
 Musolino, 233, 247.
 Nelli, 387, 434.
 Nicotera, 444, 445.
 Ninchi, 134, 294.
 Nisco, 399, 400, 401, 471 e seg., 494, 498 e seg., 523, 531.
 Notta, 423.
 Oytana, 191.
 Paleocapa, 575.
 Palmer, 320, 538 e seg.
 Panattoni Giuseppe, 191, 510.
 Pantaloni, 466.
 Pasini avv. Valentino, 34, 60, 70, 179, 448.
 Paternostro Paolo, 191, 198.
 Pepoli conte Carlo, 179.
 Pepoli marchese Gioacchino, 55, 258, 531.
 Persano, 294.
 Peruzzi, 90, 97, 98, 219, 245, 267, 276, 294, 298 e seg., 306 e seg., 349 e seg., 363, 366, 371, 377, 387, 415, 416, 434, 441, 535, 539, 545, 568.
 Pescetto, 179, 229, 434, 448.
 Pessina, 528.
 Petitti, 220.

